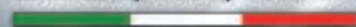
GUIDA alla SICUREZZA 2012

FOCUS ASSICURAZIONI
La Scatola Nera sulle auto, il futuro è adesso

RISCHIOSITÀ STRADALE
La protezione passa dal satellite

FURTI AUTO
Come evitare cattive sorprese

LOGISTICA & AUTOTRASPORTO
La sicurezza come fattore competitivo

First in Safety, Security and Services

ITALIA 2012: LA RIVOLUZIONE TELEMATICA

I.P.

Your customers satisfaction in assistance and mobility services.

Everywhere.

sommario

Via Aosta, 20-22-24 - 10078 Venaria (TO) - Italy
Tel. +39 011.4560201 - Fax +39 011.4240428
www.viasatgroup.it - viasatgroup@viasatgroup.it

Redazione, grafica e impaginazione
www.speed-press.it

Stampa: Studio Kromia Srl

IL FUTURO È ADESSO

Viasat è come dire Jeep quando si indica un fuoristrada o Ferrari nel momento in cui si cerca il paragone più di impatto per una supercar. Viasat, insomma, è uno dei termini "icona" che ruotano intorno al pianeta automobile. Se ne sente parlare da anni e rappresenta una vera chicca della tecnologia italiana, un esempio virtuoso del saper fare, capace, negli anni, di evolvere velocemente in funzione delle esigenze del mercato di riferimento. Nato come dispositivo satellitare utile per la localizzazione del veicolo in caso di furto, Viasat è diventato uno strumento indispensabile per le flotte aziendali (contribuisce fattivamente alla gestione razionale e al controllo del parco automezzi) e per gli autotrasportatori, sia in fatto di sicurezza (quindi come antifurto) sia per consentire di tenere sotto controllo i propri Tir in viaggio. Grazie alla telematica, infatti, chi si sposta tutti i giorni per varie ragioni può contare su una sorta di "angelo custode", pronto a intervenire, 24 ore su 24, in caso di emergenza e avvisare automaticamente il servizio d'intervento pubblico.
Ma la forza del "made in Italy" sta soprattutto nell'innovazione e nella capacità di anticipare tendenze e normative, facendosi trovare con lo strumento giusto nel momento giusto. E' il caso dell' "E-Call", la tecnologia applicata al mondo dei trasporti che la Ue renderà obbligatoria, su tutti i veicoli, dal 2014. L' "SoS-Call", sviluppato da Viasat, va proprio in questa direzione, ed è in grado di monitorare la posizione del veicolo, la sua velocità, le sue accelerazioni o decelerazioni, e di comunicarle in tempo reale da remoto, a tutto vantaggio della sicurezza e della protezione di chi sta a bordo. Come si vede, via via che passano gli anni, aumentano anche le funzioni di Viasat. Tra queste c'è anche quella di "scatola nera" al servizio di una maggiore trasparenza delle polizze assicurative legate alla Rc auto. Da una parte, infatti, la "scatola nera" (registra e segnala on-time tutto il percorso e le manovre effettuate) serve a scongiurare il fenomeno delle frodi, che tanto pesano sul costo finale a carico del consumatore, dall'altro - proprio per il suo ruolo di "grande fratello" - di ottenere sconti importanti alla stipula della polizza. Il suo abbinamento con l'E-Call completa l'opera di "blindatura" dell'automobilista o dell'autotrasportatore.
Questa interessante e dettagliata "Guida alla sicurezza", ormai una lieta consuetudine per coloro che viaggiano sulle quattro ruote, oltre ad aggiornare sui progressi della tecnologia che investono il sistema Viasat, vuole far riflettere sul ruolo che tutto il settore dell'automotive, attraverso i suoi ingenti investimenti nella ricerca e nello sviluppo, gioca a favore di un mondo più sicuro, onesto ed efficiente.

Pierluigi Bonora
Il Giornale

L'obiettivo è condiviso da tutti. Fare dell'Italia un Paese in linea con le direttive europee in tema di riduzione delle vittime per incidenti stradali. E per ottenere questo risultato impegnare sempre più quelle tecnologie intelligenti – fondate sull'interazione tra informatica, telecomunicazioni e multimedialità – indispensabili, non solo a garantire una riduzione dell'incidentalità, ma anche ottimizzare il processo logistico con importanti ricadute sull'autotrasporto. Di tutto ciò abbiamo parlato con Guido Improta, Sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

OBIETTIVO SICUREZZA, PARLA IL GOVERNO

Intervista con Guido Improta, Sottosegretario Ministero Infrastrutture e Trasporti

Al via il Piano europeo 2011-2020 in materia di sicurezza stradale. Siamo pronti in ambito nazionale a recepire le nuove direttive?

Con il piano 2001-2010 l'Unione Europea ha fissato l'obiettivo della riduzione del 50% dei morti sulle strade. Secondo i dati 2010 recentemente pubblicati, nel nostro paese la riduzione è stata di circa il 43%, sostanzialmente in linea con la media europea. Anche se l'obiettivo di riduzione non è stato raggiunto, la diminuzione di oltre 3000 decessi su base annua rappresenta un risultato senza dubbio importante che deve darci la consapevolezza che ancora molto si possa e si debba fare per ridurre ulteriormente gli oltre 4000 morti che registriamo ogni anno sulle nostre strade.

È con questo spirito quindi che stiamo affrontando i nuovi ambiziosi obiettivi per il miglioramento della sicurezza stradale rilanciati dalla Commissione Europea per il decennio 2011-2020. Siamo convinti che l'Italia possa contribuire al progetto europeo dando il suo apporto che passa anche attraverso un rafforzato impegno mirato, non solo a recepire le nuove direttive europee finalizzate a migliorare la sicurezza stradale, ma anche a collaborare con la Commissione e con gli altri Stati Membri per portare le esperienze e le conoscenze maturate nel nostro paese. L'apporto positivo al percorso di comune miglioramento che si sta tracciando in questo settore deve infatti avvenire anche attraverso lo scambio delle esperienze positive poste in essere nei vari paesi.

Come intendete favorire la maggior diffusione delle tecnologie intelligenti (ITS), di quei sistemi necessari per la sicurezza attiva e passiva sulle automobili, ormai indispensabili per la sicurezza stradale?

Secondo i dati 2010 nel nostro paese la riduzione dei morti sulle strade è stata di circa il 43%, sostanzialmente in linea con la media europea.

Il progresso tecnologico applicato alla sicurezza stradale costituisce uno degli obiettivi più ambiziosi ed interessanti dell'intero complesso delle competenze del Dicastero.

I Sistemi Intelligenti fondati sull'interazione tra informatica, telecomunicazioni e multimedialità, rappresentano uno strumento essenziale per l'organizzazione e la razionale gestione di una molteplicità di informazioni concernenti la mobilità.

L'attuazione del nuovo Piano Nazionale della Logistica costituisce uno dei presupposti essenziali per recuperare competitività al sistema economico del Paese.

Anche in tale contesto si è già da tempo avviata, a livello europeo, una gestione condivisa e coordinata della materia culminata, nel 2010, con l'emanazione della Direttiva 2010/40/UE "sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto".

Il recepimento della Direttiva nell'ordinamento nazionale costituisce certo, da un lato, una sfida impegnativa ma rappresenta, dall'altro, un'occasione imperdibile per dare concreto impulso allo sviluppo regolato di interi settori del complesso mondo dei trasporti.

L'organizzazione dell'architettura e-call, la regolazione del settore dell'infomobilità con un rafforzamento della regia da parte della struttura dello Stato – il CCISS – deputata al coordinamento delle informazioni, la definizione del contesto di sviluppo delle tecnologie ITS per la sicurezza e regolarità del trasporto, l'interoperabilità su scala europea dei sistemi implementati e messi in esercizio, costituiscono un sicuro orizzonte di sviluppo per le imprese ed una conseguente opportunità di crescita per il Paese sia in termini economici che sociali.

Sfruttare al meglio – orientandolo – il progresso tecnologico applicato alla sicurezza stradale, costituisce infatti, a mio avviso, uno degli obiettivi più ambiziosi ed interessanti dell'intero complesso delle competenze del Dicastero.

Intermodalità, autotrasporto, sicurezza. La condizione affinché tutto funzioni bene è che ci sia una logistica moderna. Il già presentato nuovo Piano risponde a questa condizione?

Certamente sì, perché l'attuazione del nuovo Piano Nazionale della Logistica costituisce uno dei presupposti essenziali per recuperare competitività al sistema economico del Paese, attraverso la graduale eliminazione del danno prodotto dall'inefficienza dell'attuale assetto del comparto della logistica, che è stimato in circa 50-60 miliardi di euro annui, con una perdita di oltre 3 punti di PIL. Per di più, a causa di questa inefficienza, attività logistiche ad alto valore aggiunto sono di fatto trasferite ad operatori esteri, con conseguenti, minori possibilità lavorative offerte dal settore, che conta oggi circa 400.000 occupati, mentre un sistema competitivo ne potrebbe coinvolgere oltre 1 milione.

Il Piano individua, fra le cause principali di quella che possiamo definire un'emergenza logistica, la forte crescita del trasporto su gomma, cui si contrappone la sempre più scarsa utilizzazione dell'offerta ferroviaria, il costo dell'ultimo miglio, connesso all'assenza di un'organizzazione efficiente nella distribuzione delle merci in ambito urbano, la rilevante incidenza dei costi per la movimentazione in ambito portuale, la carenza di interazioni tra porto e retroporto, la saturazione dei transiti alpini, e propone interventi concreti e non più procrastinabili per la loro rimozione, finalizzati ad aumentare i proventi dell'intera filiera logistica.

In quest'ottica, il Ministero appoggia convintamente la volontà di introdurre una disciplina quadro in materia di interporti e piattaforme logistiche e sta lavorando all'individuazione delle azioni prioritarie per l'ottimizzazione dell'intero processo distributivo, come il potenziamento del trasporto combinato marittimo e ferroviario, anche attraverso l'integrazione di porti e retroporti, l'uso degli ITS a supporto dell'intera catena logistica, e il miglioramento dei processi di filiera in settori sensibili, come l'agroalimentare, il farmaco, l'automotive e la city logistics.

Nel campo dell'autotrasporto è necessario ottimizzare la gestione delle flotte per il trasporto merci. La tecnologia satellitare, la tanto citata Black Box, risponde proprio a questa esigenza ma non è ancora messa nelle condizioni di contribuire in maniera più incisiva. Perché?

I Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS), fondati sull'interazione tra informatica, telecomunicazioni e multimedialità, rappresentano oggi, e lo saranno ancor più in futuro, uno strumento essenziale per l'organizzazione e la razionale gestione di una molteplicità di informazioni concernenti la mobilità.

Il trasporto merci, rappresentando un elemento essenziale della nostra economia, costituisce uno dei settori in cui l'impiego degli ITS può fornire i maggiori benefici diretti e indiretti.

Il progetto più importante in quest'ambito e' senz'altro quello della piattaforma telematica UIRNET, in grado di gestire la rete logistica nazionale interfacciandosi con tutti i soggetti interessati dalla catena logistica ed offrendo una serie di servizi utili al miglioramento dell'efficienza e della sicurezza. Oltre a UIRNET nume-

rosi sono i progetti ad oggi attivati che prevedono l'applicazione di sistemi ITS nel settore dell'autotrasporto per il tracking dei veicoli, tra questi, va sicuramente ricordato, il progetto europeo SCUTUM (SeCUring the EU GNSS adopTion in the dangeroUs Material transport), a cui il Ministero ha attivamente partecipato, il cui obiettivo è quello di implementare un sistema di tracciamento del trasporto delle merci pericolose su strada attraverso l'uso del sistema satellitare EGNOS.

Una ulteriore concreta spinta allo sviluppo e diffusione dei sistemi ITS potrà, come detto, aversi a valle del recepimento della Direttiva 2010/40/UE.

A proposito di scatola nera mi piace ricordare che nel recente DL 1/2012 sulle liberalizzazioni il governo ha previsto la possibilità di ottenere benefici sui premi assicurativi in relazione appunto all'installazione sui veicoli di detto dispositivo la cui diffusione potrà dare un significativo contributo anche in termini di sicurezza stradale.

Quali saranno le azioni che intende promuovere da qui al termine della legislatura?

La complessiva strategia nazionale di miglioramento della sicurezza stradale nel decennio sarà definita, coerentemente con le indicazioni e gli obiettivi stabiliti in sede europea, dal nuovo Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2011 – 2020 in corso di elaborazione.

Sarà basata sull'applicazione dei principi di efficacia ed efficienza delle azioni di contrasto all'incidentalità stradale in modo che le misure risultino mirate ai principali problemi rilevati e gerarchizzati in ragione della loro entità e del livello di rischio ad essi correlato.

In tale contesto, un esame dei dati di incidentalità stradale evidenzia alcuni ambiti o categorie di utenza nei quali le misure ad oggi introdotte non hanno fatto registrare apprezzabili miglioramenti. Faccio riferimento in particolare all'ambito urbano dove purtroppo ancora si concentra il 77% dell'incidentalità ed il 44% della mortalità complessiva ed all'utenza debole, rappresentata dagli utenti di veicoli a due ruote e dai pedoni, la cui mortalità raggiunge il 50% circa di quella totale. Sono due aspetti che, peraltro, evidenziano delle sovrapposizioni in quanto una parte importante dell'incidentalità che coinvolge l'utenza debole si concentra in ambito urbano. Credo quindi che l'intervento su tali situazioni rappresenti una priorità su cui, nell'immediato, è necessario rafforzare l'impegno e far convergere gli sforzi. Ciò è realizzabile, nel breve termine, sia attraverso azioni normative specifiche accompagnate da opportune campagne di informazione e comunicazione e da una intensificazione e specializzazione dei controlli, sia, in una prospettiva più strutturale, attraverso azioni tese a favorire l'acquisizione di sempre maggiore capacità di governo della sicurezza stradale da parte delle amministrazioni locali e da una azione sempre più incisiva di costruzione di una cultura della sicurezza stradale.

Le chiedo un'ultima cosa. Tra una moltitudine di soggetti ce ne sono alcuni che da anni sono in prima fila per "produrre sicurezza" con risultati importanti. Il Ministero è pronto a sostenerli e promuovere iniziative comuni?

Per raggiungere i futuri ambiziosi obiettivi di miglioramento è necessaria la collaborazione ed il contributo di tutti i soggetti istituzionali e non che operano nel complesso ed articolato mondo della sicurezza stradale. Il Ministero è pronto a svolgere il ruolo di coordinamento che gli compete affinché le varie azioni possano essere indirizzate verso obiettivi comuni e condivisi all'interno di una logica pianificata e complessiva.

Con il recente Decreto sulle liberalizzazioni si è prevista la possibilità di ottenere sconti sui premi assicurativi attraverso l'installazione della Scatola Nera. A questa misura il Governo ci crede molto.

È necessaria la collaborazione ed il contributo di tutti i soggetti istituzionali e non, Viasat tra questi, che operano nel complesso ed articolato mondo della sicurezza stradale e dell'autotrasporto.

La cultura della sicurezza in Italia? Qualcosa si sta muovendo sia a livello istituzionale che nelle conoscenze e coscienze di quanti utilizzano la strada per i propri spostamenti.

ITALIA 2012: LA RIVOLUZIONE TELEMATICA

Intervista Domenico Petrone, Presidente Viasat Group

La tecnologia satellitare può e deve contribuire alla riduzione della rischiosità stradale e dell'ambiente, ma anche proteggere il mezzo, il conducente e i cittadini, così come contribuire in modo decisivo nel difendere e rendere più competitivo il business delle aziende che operano nella logistica e nel trasporto, ottimizzando percorsi e condizioni di guida dell'autotrasportatore. Dal punto di vista sociale e istituzionale, quelle stesse tecnologie satellitari, dovrebbero essere maggiormente riconosciute e messe in condizione di contribuire in modo massivo a tale esigenze, non più attraverso una progressione morbida, ma attraverso un cambiamento di scala. Il programma eCall, il progetto SISTRI, il Decreto Liberalizzazioni sembra come dire "attenzione al problema sicurezza ed all'utilizzo della telematica come soluzione". Abbiamo intervistato su questi temi Domenico Petrone, Presidente di Viasat Group.

Presidente, questa è la settima edizione della Guida alla Sicurezza. Un bel traguardo…

Grazie e sono d'accordo con lei. La pubblicazione attraverso i contributi autorevoli di quanti operano nel settore, si pone l'obiettivo di fornire un quadro quanto più esaustivo sul "Pianeta Sicurezza e Trasporti" ed ha il pregio di dare risposte precise e fornire opportuni suggerimenti per la realizzazione di un mondo più sicuro e migliore. Nel tempo la Guida alla Sicurezza si è arricchita ed è cresciuta fino a diventare uno strumento indispensabile e utile per addetti ai lavori, dalle Istituzioni alle Aziende ai Giornalisti, ma anche per gli Automobilisti e alle Famiglie. Insomma, un traguardo raggiunto con apprezzamenti gratificanti da parte di esperti del settore.

Oscar di Bilancio nel 2009, Imprenditore dell'Anno nel 2011. Cosa significa questi riconoscimenti?

Significa che anche qui da noi, in questa nostra Italia, nonostante il periodo difficile, si può lavorare bene e portare a casa importanti risultati. Operiamo come Elem in ambito industriale producendo elettronica fin dal 1974; Viasat è dal 1987 che investe risorse e competenze nel

mercato dei servizi di sicurezza, protezione, assistenza e localizzazione satellitare, divenendone eader, di assoluto riferimento. Oggi, siamo un Gruppo forte del know how progettuale, industriale e commerciale con expertise di tecnici ed operatori e grazie ai suoi impianti tecnologici all'avanguardia, alla proprie centrali operative, alle capacità interne operiamo e curiamo il mercato consumer, telematico assicurativo e b2B, con una rete di oltre 1000 Concessionari Auto e Top Dealer ed oltre 2100 Installatori selezionati e certificati.
Ho sempre creduto nel Made in Italy, anche quando ho visto aziende delocalizzare le proprie attività in Sud America, nell'Est Europeo e in quello Asiatico. È sempre stata mia convinzione che i numeri e le capacità per crescere in Italia ci sono ancora tutti, dando priorità al mercato interno, con strategia di sviluppo del mercato estero mediante partnerships ed acquisizione di player locali. Forse anche grazie a questa visione semplice e tenacia ed ai risultati conseguiti che mi è stato assegnato il Premio come Imprenditore dell'Anno; riconoscimento che condivido con orgoglio con tutti i miei primi collaboratori che hanno creduto in me, fin da quando iniziai a sognare in un garage, alle news entry del Gruppo e a quanti ci danno fiducia a vario titolo.

Quanto si sta evolvendo la cultura della sicurezza in Italia?

Ultimamente c'è un'accelerazione sia a livello istituzionale che nelle conoscenze e coscienze di quanti per lavoro, studio, necessità o svago utilizzano la strada per i propri spostamenti. Per esempio il programma eCall, il progetto SISTRI, il Decreto Liberalizzazioni ed il riconoscimento della "Scatola Nera", significano attenzione al problema Sicurezza ed all'utilizzo della Telematica come soluzione. Mi spiego: Il Programma eCall riveste oggi una priorità assoluta per raggiungere l'obiettivo stabilito in ambito Europeo della riduzione drastica di morti e feriti sulle nostre strade. Il progetto SISTRI che introduce un sistema telematico di tracciamento dei rifiuti e delle merci pericolose è un segnale importante di quanto la Telematica e le Tecnologie Satellitari possono fare per combattere le eco-mafie e rendere l'Italia un paese "pulito". Il Decreto Liberalizzazioni, indicando nella Scatola Nera lo strumento necessario per intervenire efficacemente in ambito Sicurezza, ma anche come strumento al fine di consentire significativi risparmi assicurativi, fornendo un'opportunità importante agli automobilisti italiani. Se a tutto ciò aggiungiamo il sempre più diffuso utilizzo del Runtracker sui mezzi pesanti, direi proprio che oggi siamo in grado di fornire anche Servizi Fms, Logistici e di Sicurezza, fino a poco tempo fa assolutamente impensabili a costi sicuramente accessibili e fondamentali per rendere il Sistema del Trasporti Nazionale più sicuro, più efficiente e più competitivo.

Il Premio per imprenditore dell'anno? Ho sempre creduto nel Made in Italy, anche quando ho visto aziende delocalizzare le proprie attività in Sud America, nell'Est Europeo e in quello Asiatico.

Se la sicurezza è oggi un requisito indispensabile per chi fa business, i benefici della telematica applicata ai trasporti vanno ben oltre.

Finalmente ciò che andiamo dicendo e dimostrando da tempo viene riconosciuto a livello legislativo. L'installazione della scatola nera sulle auto è indispensabile per contrastare efficacemente non solo i furti ma anche i furbi.

Siamo al servizio per offrire i nostri servizi di sicurezza e protezione ed indicare le soluzioni migliori per risparmiare sulle polizze assicurative. Sicurezza e risparmio? Oggi si può.

Ciò ch'è fondamentale per il singolo automobilista, lo è anche per le flotte. Proteggersi è la parola d'ordine?

Oggi è in aumento la domanda di Sicurezza, Protezione ed Assistenza: uomo, donna o ragazzo che sia. È questo un requisito indispensabile per chi affronta quotidianamente il rischio della strada. Poter quindi contare su un aiuto immediato per qualunque motivo, richiedere un soccorso in qualunque ora di qualunque giorno dell'anno e riceverlo, è la risposta giusta. Rende ogni nostro spostamento, uno spostamento sicuro. Aiuta certamente a vivere meglio. La Sicurezza è oggi un requisito indispensabile anche per chi fa business e i benefici della telematica applicata ai trasporti vanno ben oltre. Stare sul mercato significa proteggere i propri mezzi (auto, rent car o camion che siano), le proprie merci ma anche ottimizzare il processo Logistico. La puntualità, la Qualità del Servizio e la riduzione dei costi gestionali rappresentano un fattore essenziale per le aziende che vogliono competere. La Tecnologia Satellitare, infatti, è in grado di offrire tutto questo, senza considerare che chi installa un sistema Viasat ottiene un forte sconto sulla polizza assicurativa e che pertanto il Sistema Satellitare si paga da sé!

Veniamo al tema del caro-polizze. Cosa pensa in proposito?

Finalmente ciò che andiamo dicendo e dimostrando da anni viene riconosciuto a livello legislativo. L'installazione della Scatola Nera sulle auto è indispensabile per contrastare efficacemente non solo i furti ma anche i furbi; le grandi Compagnie assicurative collaborano da tempo con Viasat ed è ormai dimostrato che l'utilizzo della Tecnologia Satellitare sulle auto è molto utile non solo per prevenire e contrastare i furti ma anche per fornire sostanziali vantaggi alle Assicurazioni nella gestione telematica dei sinistri R.c.a. che, con l'entrata in vigore della nuova legge si trasformano obbligatoriamente in riduzioni dei costi delle polizze per l'utente finale nell'ordine dell'80% per Incendio e Furto e di oltre il 20% per l'RcAuto. Con la nostra esperienza e la nostra capacità di innovare ci siamo conquistati la fiducia dei partner e dei consumatori e siamo al servizio dei cittadini per offrire i nostri Servizi di Sicurezza e Protezione ed indicare le soluzioni migliori per risparmiare sulle polizze assicurative. Sicurezza e Risparmio? Oggi finalmente si può.

È DOMENICO PETRONE, PRESIDENTE DI VIASAT GROUP, il vincitore della quindicesima edizione del Premio, "L'Imprenditore dell'Anno 2011" per la categoria Technology and Innovation, promosso da Ernst & Young, con il patrocinio di Borsa Italiana, il supporto de L'Imprenditore (Mensile della Piccola Industria di Confindustria) e in collaborazione con Il Sole 24 Ore. Il Premio sostiene l'attività imprenditoriale e riconosce il contributo innovativo sviluppato da imprenditori in grado di ispirare – tramite la loro vision, la leadership e i risultati raggiunti – gli altri membri delle organizzazioni. Si prefigge inoltre di celebrare quegli imprenditori che con tenacia e caparbietà sono riusciti a sviluppare idee innovative, modelli organizzativi nuovi e risultati d'eccellenza.

Ricche di significato sono le motivazioni per cui è stato assegnato il Premio a Petrone: "Per essere riuscito a dimostrare - attraverso importanti risultati conseguiti in 37 anni di attività – che con impegno, approccio positivo, determinazione e guidati dai valori è possibile costruire un futuro migliore e di successo".

Tutti elementi questi che hanno da sempre contraddistinto un sogno imprenditoriale italiano fatto di tenacia, innovazione e miglioramento continuo, reso possibile anche grazie all'impegno ed alla fiducia di tutti. Il coraggio, le idee, la passione hanno permesso a Viasat Group di diventare una realtà di Eccellenza Italiana leader nel mercato della sicurezza, protezione e localizzazione satellitare, nonché della produzione e dell'assemblaggio di schede e di prodotti elettronici.

SICUREZZA STRADALE, ORIENTAMENTI 2011-2020

A cura di Siim Kallas, Vice Presidente Commissione Trasporti UE

Gli orientamenti europei 2011-2020 sulla politica di sicurezza stradale intendono definire un quadro generale e obiettivi che servono a orientare le strategie nazionali e locali, nel rispetto del principio di sussidiarietà.

Nonostante i progressi realizzati in materia di sicurezza stradale nell'Unione europea (UE) durante il terzo programma di azione europeo per la sicurezza stradale (2003-2010), la Commissione sottolinea la necessità di ulteriori sforzi per migliorare la sicurezza stradale. Questo terzo programma di azione per la sicurezza stradale fissava un obiettivo ambizioso, ossia il dimezzamento del numero di vittime della strada entro il 2010 e conteneva numerose proposte di azioni concrete nel campo della sicurezza dei veicoli, delle infrastrutture e degli utenti. La Commissione riconosce che il conseguimento dell'obiettivo iniziale entro la fine del 2010 era poco probabile, tuttavia, il programma di azione europeo ha incoraggiato i paesi dell'UE ad essere più proattivi nel migliorare la sicurezza stradale e ha fortemente contribuito a ridurre in maniera significativa il numero delle vittime sulle strade dell'UE.

Gli orientamenti europei 2011-2020 sulla politica di sicurezza stradale intendono definire un quadro generale e obiettivi ambiziosi che servono a orientare le strategie nazionali e locali, nel rispetto del principio di sussidiarietà. Nell'ambito di questo quadro generale la Commissione sottolinea la necessità di creare un quadro di cooperazione basato sullo scambio delle migliori pratiche in tutta l'UE; adottare una strategia per i feriti e gli interventi di

primo soccorso per dare una risposta alla necessità di ridurre il numero di feriti sulle strade; migliorare la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada.

Principi e obiettivi. La Commissione fissa tre principi fondamentali: favorire l'adozione dei più severi standard di sicurezza stradale in tutta Europa incoraggiando i cittadini dell'UE a farsi carico della sicurezza propria e altrui sulle strade dell'UE e mirando le azioni al miglioramento della sicurezza degli utenti più vulnerabili; un approccio integrato alla sicurezza stradale, attraverso la cooperazione con altre politiche comunitarie, come quella dell'energia, dell'ambiente, dell'istruzione, dell'innovazione e della tecnologia, e della giustizia; sussidiarietà, proporzionalità e responsabilità condivise, attraverso il concetto di responsabilità condivisa, impegno e azioni concrete a tutti i livelli, dai paesi dell'UE e le autorità europee agli enti regionali e locali.
In seguito al programma d'azione 2003-2010, la Commissione propone di mantenere l'obiettivo del dimezzamento del numero totale di vittime della strada nell'Unione tra il 2010 e il 2020. Questo obiettivo ambizioso dimostra il chiaro impegno dell'UE nella sicurezza stradale. Inoltre, fissando un obiettivo comune, i cittadini dell'UE beneficeranno di un livello più uniforme di sicurezza stradale nel territorio dell'UE. La Commissione invita i singoli paesi dell'UE a contribuire al conseguimento di questo obiettivo comune attraverso le rispettive strategie nazionali per la sicurezza stradale.

Obiettivi strategici. La Commissione ha individuato sette obiettivi, per ciascuno dei quali saranno proposte azioni a livello nazionale e dell'UE.
- *Miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada.* Occorre quindi migliorare la qualità del sistema di rilascio delle patenti e di formazione, in particolare per i principianti. In cooperazione con i paesi dell'UE, la Commissione lavorerà all'elaborazione di una strategia comune di formazione ed educazione alla sicurezza stradale che includa la preparazione pre-esame, l'esame per il rilascio della patente di guida e la formazione post-patente.
- *Rafforzamento dell'applicazione della normativa stradale.* La Commissione, il Parlamento europeo e il Consiglio intendono collaborare per organizzare uno scambio transfrontaliero di informazioni in materia di sicurezza stradale. Si lavorerà anche all'elaborazione di una strategia comune per l'applicazione della normativa sulla sicurezza stradale che preveda campagne per l'applicazione della normativa, obiettivi nazionali in materia di applicazione della normativa e tecnologia sui veicoli a supporto dell'applicazione delle norme, fra cui la possibilità di installare sui veicoli commerciali leggeri dei limitatori di velocità e dei dispositivi di tipo alcolock.
- *Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali.* La Commissione si accerterà che i fondi europei siano erogati soltanto alle infrastrutture conformi ai requisiti di sicurezza dell'UE. Essa intende inoltre promuovere l'applicazione dei pertinenti principi in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture alla rete viaria secondaria dei paesi dell'UE, in particolare attraverso lo scambio di buone pratiche.
- *Miglioramento della sicurezza dei veicoli.* Oltre a continuare a promuovere la sicurezza dei veicoli, la Commissione intende valutare e proporre azioni volte ad assicurare un'armonizzazione e un rafforzamento progressivi delle norme UE sul controllo tecnico e sui controlli tecnici su strada.
- *Promozione dell'uso delle moderne tecnologie per migliorare la sicurezza stradale.* In questo campo si continuerà a promuovere l'uso di sistemi di trasporto intelligenti per migliorare la sicurezza stradale. L'efficacia e la tempestività dei soccorsi saranno migliorate con l'adozione del sistema paneuropeo di chiamata di emergenza montato sui veicoli eCall.
- *Miglioramento dei servizi di emergenza e assistenza post-incidente.* La Commissione proporrà l'istituzione di una strategia di azione globale riguardante i feriti della strada e il primo soccorso. Essa esaminerà in particolare come migliorare l'efficienza degli interventi di primo soccorso e dell'assistenza post-incidente per ridurre l'impatto degli incidenti stradali.
- *Protezione degli utenti vulnerabili della strada.* In questo caso ci si adopererà per migliorare la sicurezza dei motociclisti, occupandosi del comportamento nonché della sicurezza dei veicoli e delle infrastrutture. Incoraggerà inoltre la creazione di infrastrutture adeguate per migliorare la sicurezza dei ciclisti e di altri utenti vulnerabili della strada.

Sarà promosso l'uso di sistemi di trasporto intelligenti per migliorare la sicurezza stradale. Si ripone grande fiducia nel sistema eCall.

È necessario migliorare l'efficienza degli interventi di primo soccorso e dell'assistenza post-incidente per ridurre l'impatto degli incidenti stradali. Ruolo decisivo lo giocherà la tecnologia satellitare.

FOCUS: IL FENOMENO CARO-POLIZZE

Da una parte gli automobilisti denunciano il caro polizza RC auto a maggior ragione se confrontato con gli altri paesi europei, e ne invocano giustamente una riduzione dei premi; dall'altra le imprese di assicurazione segnalano correttamente la numerosità dei fenomeni fraudolenti, primato tutto italiano, a giustificazione dei rincari. Tale contrapposizione si ripresenta ormai regolare e immutata da molti anni in occasione di ogni aggiornamento di tariffa, nonostante i dibattiti, i tavoli di lavoro, le consultazioni che puntualmente ne seguono a livello istituzionale e politico in risposta al clamore mediatico ed alle richieste delle associazioni dei consumatori. Le iniziative che scaturiscono raramente poi, segnano un cambiamento radicale del sistema, unica vera soluzione, ma più frequentemente promuovono semplici interventi correttivi dell'attuale modello che si rivelano non risolutivi e, in alcuni casi, addirittura controproducenti.

La novità degli ultimi giorni sta nel Decreto Liberalizzazioni del Governo che auspica l'istallazione della Scatola Nera sulle auto per innalzare la sicurezza e abbassare il costo della polizza. La tecnologia satellitare, quindi, in soccorso di automobilisti e Compagnie? Ne discutono autorevoli interlocutori.

La polizza RC auto italiana è la più cara d'Europa e i rimedi proposti sino ad oggi hanno il solo compito di stimolare le assicurazioni a contenere i premi curando più i sintomi che le cause. Era necessario intervenire e questo Governo lo ha fatto inserendo alcune norme a tutela del consumatore nel Decreto Liberalizzazioni. Cesare Cursi , Presidente della commissione Industria del Senato ci spiega le novità.

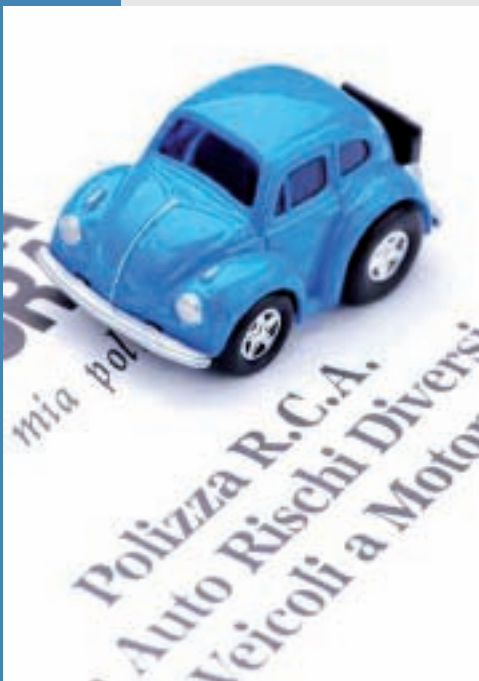
La percentuale di incremento che hanno registrato le polizze auto in Italia, negli ultimi 10 anni, non ha eguali a livello europeo. Era necessario intervenire.

Garantire maggiore trasparenza del settore assicurazione auto a vantaggio di una riduzione dei costi per gli utenti. È questo un obiettivo primario del Governo.

RC AUTO, IL CORAGGIO DI CAMBIARE

Intervista con Cesare Cursi,
Presidente Commissione Industria – Senato

Presidente Cursi, oramai l' assicurazione sulle auto è divenuta peggio di una vessazione per gli italiani che spinge tanti addirittura a non pagarla o ad aggirarla perché economicamente e socialmente insostenibile. Cosa ci può dire in merito?

Non c'è dubbio che la percentuale di incremento che hanno registrato le polizze auto in Italia, negli ultimi 10 anni, non ha eguali a livello europeo. Sono altrettanto certo, però, che questo non sia dovuto al desiderio smodato delle compagnie di assicurazione di aumentare i propri profitti, perché i numeri non dicono questo, quanto piuttosto all'esigenza di remunerare un sistema che nel suo complesso presenta molti lati oscuri che, per forza di cose, vanno

Ne' il costo dell'apparecchio, ne' il costo dell'installazione saranno a carico del cliente, perché questo rientra nel rischio d'impresa dell'assicurazione.

Viasat ha sottoscritto accordi con le principali compagnie assicurative che consentono un notevole risparmio della Polizza auto.

risolti. L'impegno del Governo e della Commissione Industria da me presieduta, va proprio in questo senso: garantire maggiore trasparenza del settore assicurazione auto a vantaggio di una riduzione dei costi per gli utenti.

Perché la liberalizzazione intervenuta nel settore ormai da diversi anni non ha prodotto risultati positivi in termini di riduzioni delle tariffe?
Perché è stato un processo di liberalizzazione annunciato ma non compiuto. Non si è intervenuti sui meccanismi di risarcimento del danno che generano dei costi enormi che le compagnie rigirano, poi, sugli utenti finali. Solo ora si inizia a parlare di registro dei testimoni, di carrozzerie "certificate", di non rimborsabilità dei danni fisici al di sotto di una certa soglia, ecc. ecc. Insomma, si sta cercando di dare maggiore certezza ad un sistema le cui regole sono state fino ad oggi applicate solo in parte. In più, ho l'impressione che il mercato risenta di una tacita concertazione delle tariffe tra le varie compagnie che non agevola certo la libera concorrenza dei prezzi.

Intanto il confronto con l'Europa è impietoso anche sul breve periodo...
Lo ripeto, l'incremento dei premi registrati nel nostro Paese non ha eguali a livello comunitario. Ciò lascia ancor più dubbi se si pensa che fenomeni di truffe e di illeciti vari non possono essere additati come un fenomeno solamente italiano. C'è, quindi, di più e su questo dobbiamo impegnarci per trovare una soluzione ad un problema che sta diventando estremamente serio.

Da molti anni si ipotizza di dotare le auto di una Scatola Nera per abbattere le tariffe RC Auto. Anche il recente Decreto liberalizzazioni lo auspica. Cosa prevede precisamente?
La Scatola Nera di cui si parla non è altro che un piccolo rilevatore satellitare che viene installato all'interno dell'automobile e che registra via web i movimenti del veicolo. Quindi non sarà valido solo a localizzare il mezzo in caso di furto ma sarà anche utile a ricostruirne i movimenti e gli eventuali urti. Non è affatto una novità perchè qualche compagnia già da tempo ne fa uso a corredo delle polizze offerte alla clientela.

E sui costi dell'installazione?
Ritengo che nè il costo dell'apparecchio, che è in comodato temporaneo, nè il costo dell'installazione debbano essere a carico del cliente, perché questo rientra nel rischio d'impresa dell'assicurazione. A fronte di un minor pericolo di richiesta danni, garantito dall'installazione del rilevatore, corrisponderà il maggior onere di dotarsi di uno strumento tecnologico che non può essere fatto pagare ai cittadini.

Come hanno reagito tutti i soggetti coinvolti in questa misura? Penso alle compagnie, ma anche ai consumatori, l'Ania, l'Antitrust..?
Come sempre succede in questi casi, guardando alle "proprie tasche". A seconda degli interessi specifici ognuno cerca di addebitare all'altro gli oneri della novità. Credo, però, che si troverà una giusta soluzione nel rispetto dei legittimi interessi di tutte le parti in campo.

Infine Presidente, per "imporre" un cambiamento ci vuole un po' di coraggio e buonsenso. Lei è fiducioso?
Sono assolutamente fiducioso, ma il cambiamento non va "imposto", ma concertato. Non sarà mai questo o quel comma a riformare le regole di un settore che presuppone, in primis, la presa di coscienza, da parte di ciascuno di noi, in merito all'applicazione di minime regole di correttezza sociale. E' una questione più etica che giuridica. Accanto a ciò, senza dubbio, è utile introdurre norme che restituiscano certezza al settore e che si pongano in modo drastico contro i dilaganti fenomeni di truffa presenti nel settore.

Nonostante la sovrabbondanza di spot televisivi, numeri verdi, banner e i lodevoli sforzi delle Compagnie assicurative, la verità è che nessun italiano ama pagare la propria polizza, in particolare quella obbligatoria. Ecco quindi che in una fase di crisi economica generalizzata come quella che stiamo vivendo, qualunque titolare dei 43 milioni di veicoli assicurati ha imparato a prestare un'attenzione particolare ai fattori di prezzo nella logica di risparmiare il più possibile sull'acquisto della polizza obbligatoria. Che sia una piccola scatola nera istallata sull'auto a dare risposta alle loro – e nostre – istanze di sicurezza e risparmio? Ecco cosa pensa Vittorio Verdone, Direttore Auto, Distribuzione, Consumatori e servizi alle imprese dell'ANIA.

Siamo convinti dell'utilità della tecnologia satellitare nella gestione dell'assicurazione obbligatoria RC auto così come nella gestione delle assicurazioni auto in generale.

NUOVA VITA ALL'RC AUTO

Intervista con Vittorio Verdone, Direttore Auto, Distribuzione, Consumatori e servizi alle imprese – ANIA

La scatola nera è uno strumento che consente di colmare il gap informativo dell'assicuratore perché consente di seguire l'assicurato nei suoi comportamenti.

Istallazione della Scatola Nera sulle auto: La posizione dell'Ania. Noi crediamo che la tecnologia sia utile nella gestione dell'assicurazione obbligatoria RC auto così come nella gestione delle assicurazioni auto in generale quindi anche per gli altri comparti non obbligatori. La scatola nera è un sistema versatile perché consente di attivare varie funzioni che possono essere collegate a un migliore gestione del rischio. Soprattutto nella Rc auto è uno strumento che permette di seguire le caratteristiche di guida dei conducenti e quindi di individuare meglio il rischio.

Spesso si parla di asimmetria informativa in modo improprio. Si crede che sia quella che ha l'assicurato quando è informato dei suoi diritti, di alcune componenti del contratto. In realtà l'asimmetria assicurativa è un concetto che si applica all'assicuratore. L'assicuratore ricorre agli strumenti della statistica e della scienza attuariale andando a verificare sulla mutualità assicurativa le caratteristiche che la compongono perché deve colmare la non conoscenza del comportamento

La Black Box di Viasat permette di individuare le caratteristiche di un determinato sinistro, se c'è stato, quando e dove e le modalità con cui si è verificato risultando essenziale per le Compagnie e per il medico legale.

Dietro ad un modulo che abbina una polizza ad una Scatola Nera ci sono dei costi da sostenere che non possono essere tutti a carico della compagnia che non produce scatole nere, che non le installa, non le segue e quindi non le controlla con le centrali.

del suo assicurato. La scatola nera, quindi, è uno strumento che consente di colmare questo gap informativo dell'assicuratore perché consente di seguire l'assicurato nei suoi comportamenti.

Poi c'è l'elemento aggiuntivo degli ultimi anni e che è fondamentale, ossia che permette di individuare le caratteristiche di un determinato sinistro, innanzitutto se c'è stato, quando e dove ma anche le modalità con cui si è verificato. Con gli strumenti innovativi come l'accellerometro, inseriti all'interno di questi strumenti satellitari – come voi di Viasat insegnate, producendo e commercializzando questi prodotti altamente tecnologici da molti anni – si può ricostruire la modalità dell'incidente, le sue caratteristiche e soprattutto di verificare le compatibilità dei danni. Perché è chiaro che se si misura con la centrale operativa un incidente avvenuto a certe forze di impatto chiaramente l'entità del danno deve essere compatibile sia a livello materiale che a livello di danni alla persona. In Italia invece abbiamo un'anomala incidenza di fenomeni di danni lievissimi alla persona che sono spesso non dimostrati scientificamente.

Ci sono delle prassi, delle tabelle valutative medico legali che lo consentono e quindi la Scatola Nera può risultare un elemento di maggior controllo da parte della compagnia ma anche da parte del medico legale che può fare una valutazione su quel tipo di lesione e quindi sulla compatibilità. Credo che sia fondamentale avvalersi di questo tipo di controllo per poter escludere qualsiasi tipo di lesione. E' anche vero che il decreto liberalizzazione si sta muovendo in questa direzione con una norma che prevede che se non c'è accertamento strumentalmente assistito di questo tipo di lesioni il risarcimento si dovrebbe escludere. Vedremo come verrà applicato dalla magistratura.

La Scatola Nera oggi e nel futuro. L'ideale sarebbe che tutti i veicoli fossero dotati di scatole nere, forse ci si arriverà nel corso del tempo ma le tempistiche sono molto lunghe. Nel 2015 è previsto che per tutti i veicoli, non di nuova immatricolazione, ma di nuova omologazione, siano predisposti al montaggio di un sistema di questo tipo. Però le tempistiche sono lunghe ed è chiaro che più si diffonderà e più si potrà utilizzare per gli scopi per cui è nata.

Nell'immediato il mercato già sta adottando questi sistemi, proponendoli in alternativa alle polizze tradizionali e offrendo degli interessanti sconti sul versante RC auto. Il problema è il modello economico che sta alla base dell'offerta perché se si pensa di stimolare in maniera corretta l'uso di questi sistemi attraverso incentivi che sono rappresentati da sconti sul prezzo della polizza, bisogna tenere conto che dietro questo modulo che una polizza abbinata a una scatola nera ci sono dei costi da sostenere. Costi che non possono essere tutti a carico della compagnia di assicurazione che non produce scatole nere, che non le installa, non le segue e quindi non le controlla con le centrali.

La norma che è stata approvata in Senato prevede che tutti i costi siano a carico della compagnia che dovrebbe fare anche sconti; è chiaro che se fosse così si riduce anche l'incentivo perché lo sconto potrebbe essere del tutto marginale e non interessare l'utente.

Scatola Nera per contrastare le frodi ai danni delle Compagnia assicurative. I dati ufficiali parlano di 300 milioni di euro all'anno che poi sono solo le frodi scoperte dalle compagnie. Noi riteniamo però che il fenomeno sia molto più elevato, superiore al 2,5% di sinistri all'anno, che ci siano delle speculazioni che si trasformano sicuramente in truffe. Con un'analisi econometrica su quello che accade sui vari territori italiani, abbiamo una frequenza sinistri di circa l'8,5% sul territorio nazionale, ossia su 100 veicoli assicurati 8,5% subisce un sinistro ogni anno e abbiamo zone in cui questa frequenza è molto più elevata. È pur vero che possono anche esserci condizioni strutturali diverse che determinano una condizione per una sinistratura maggiore, magari non si rispettano le regole della circolazione, ma è anche vero che c'è un grosso fenomeno di truffe. Secondo le nostre analisi riteniamo che i sinistri associati a frodi siano circa il 10%.

La personalizzazione della polizza. La personalizzazione è molto diffusa, i parametri su cui si tariffa il rischio RC auto ormai sono molteplici. Ai parametri classici che continuano ad aver un ruolo di rilievo come la storia assicurativa o l'attestato di rischio, si sono aggiunti altri nel corso del tempo, dalle professioni al – fin a quando è stato possibile – sesso. Dico questo perché la decisione della Corte di Giustizia, un po' criticabile dal nostro punto di vista, oggi

esclude che si possa applicare la differenziazione sul sesso dei proprietari. È un peccato perché le statistiche dimostrano che, soprattutto in certe fasce d'età, le donne sono meno pericolose degli uomini alla guida.
L'età è un altro elemento fondamentale, per motivi intuitivi, e anche perché i numeri dimostrano che i giovani conducenti sono immensamente più rischiosi dei maturi sia per inesperienza, sia per stile di guida, e questo è un elemento che fa molto variare il premio.
Suggerisco comunque ai consumatori di collegarsi ai siti internet delle compagnie, fare un preventivo, e verificare in base alle informazioni richieste quali siano gli elementi su cui si fonda poi la fissazione del prezzo.

Internet come strumento di trasparenza. Internet viene utilizzato, chiaramente in misura maggiore dagli utenti chiamiamoli più evoluti, quelli che usano il mezzo informatico con più dimestichezza o che comunque lo usano per varie funzioni sia per diletto sia per risolvere i problemi della vita quotidiano, che possono essere il rapporto con la banca piuttosto che gli acquisti direttamente in rete. Quindi si credo che ci sia un progressivo sviluppo, però c'è un problema che bisogna superare. C'è una certa ritrosia sulle offerte che vengono presentate via internet perché non si sa se sia un'offerta sicura. Spesso ci capita di sentire frasi tipo ' ma siamo sicuri che questa sia una compagnia realmente esistente' o piuttosto se sia solvibile o seria, è chiaro c'è un elemento culturale da recuperare, una certezza da fornire. Comunque le nuove generazioni penso siano portate nel medio periodo a intensificare questa metodologia di reazione sia per reperire informazioni sia per acquistare direttamente dei prodotti.

Telematica e Assicurazioni auto, binomio vincente dal quale non si può prescindere. Fino adesso abbiamo parlato delle scatole nere, ma la telematica entra in campo anche per altre funzioni importanti. Molte disposizioni legate al decreto liberalizzazione, anche su nostra sollecitazione, contemplano infatti strumenti che proprio avvalendosi della tecnologia consentiranno per esempio il controllo massivo dell'adempimento dell'obbligo assicurativo. Oggi si circola con un contrassegno esposto, facilmente falsificabile, ma un domani questo verrà sostituito da un controllo centralizzato che incrociando banche dati – le nostre sui veicoli assicurati e quelle dei veicoli immatricolati – e utilizzando la tecnologia dei controlli a distanza – quindi con le apparecchiature che già esistono su autostrade, piuttosto che su strade statali, sugli ingressi ai centri storici e che consente di registrare migliaia di veicoli di passaggio – si potrà realizzare un sistema veramente efficiente per le esigenze di verifica.
Inoltre la telematica consentirà di migliorare i processi aziendali delle compagnie perché eliminare la carta è sempre un elemento che aggiunge valore: innanzitutto si risparmiano molte risorse, inoltre i processi diventano più efficienti, più veloci i collegamenti in rete con i punti vendita. Insomma la tecnologia aprirà un mondo nuovo.

La tecnologia e i servizi telematici a bordo veicolo made in Viasat stanno modificando il modo di vivere dell'automobilista: maggior sicurezza e risparmio assicurativo sono a portata di mano.

Molte disposizioni legate al decreto liberalizzazione contemplano strumenti che avvalendosi della tecnologia consentiranno il controllo massivo dell'adempimento dell'obbligo assicurativo.

Da tempo l'approccio del Gruppo Generali al mondo della telematica ha lo scopo quello di porre l'innovazione al centro di tutti gli sforzi di sviluppo per garantire un futuro di successi, collegando le expertise che nascono dalle diverse Compagnie e culture del Gruppo, consolidando i punti di forza tradizionali convogliando nuove energie e adottando sistematicamente un approccio di centralità del Cliente. La presenza del Gruppo nei territori in cui opera è radicata nel tempo e nella struttura sociale, e questo gli consente di avere fiducia in ciò che fanno e di farlo al meglio. "Dobbiamo necessariamente continuare nel nostro core business con lo stesso successo di prima e dove possibile migliorando, ma il nostro nuovo impegno è proprio questo, assumersi un rischio nel lanciare nuovi concetti di business e nuovi posizionamenti in linea con le strategie di crescita del Gruppo e con le nuove normative". A parlare è Andrea Jurkic, Responsabile Innovazione e Partnership Tecniche, Marketing Strategico del Gruppo Generali. Lo abbiamo intervistato.

GRUPPO GENERALI, L'EVOLUZIONE CONTINUA

Intervista con Andrea Jurkic, Responsabile Innovazione e Partnership Tecniche, Marketing Strategico, Gruppo Generali

La spinta che il DL Liberalizzazioni da al mondo dell'auto e della telematica, delle black-box e dei servizi collegati, arricchisce di stimoli gli operatori del settore e offre nuove opportunità per cliente andando a modificare un modello business sempre più consolidato.

Il futuro è già iniziato e tutto il business assicurativo Auto e l'organizzazione dei processi ad esso connessi riflettono e rifletteranno sempre più tali cambiamenti.

Partiamo dall'attualità. Cosa pensa del Decreto Liberalizzazioni nelle disposizioni che interessano le compagnie assicurative e gli automobilisti?

Il DL Liberalizzazioni affronta molte tematiche che prevedono l'attivazione di tavoli di lavoro congiunti tra le diverse Compagnie che qualificano un Gruppo articolato quale il Gruppo Generali è, per consentire una tempestiva predisposizione degli interventi richiesti non solo ottemperando quanto scritto nella normativa, ma anche per promuovere aspetti volti alla creazione di valore per i Clienti automobilisti. Gli ambiti di applicazione e di intervento delle nuove norme sono molteplici e operano su varie tematiche dalla fase assuntiva a quella liquidativa impattando sui processi in essere al fine di ridurre le tariffe e gli oneri a carico degli Assicurati e altresì contenendo gli esborsi risarcitori limitando un peggioramento dei comportamenti speculativi nelle aree critiche.

Quali opportunità offre al Cliente la telematica delle black box e dei servizi collegati?

La spinta che il DL Liberalizzazioni da al mondo dell'auto e della telematica, delle black-box e dei servizi collegati, arricchisce di stimoli i diversi operatori del settore – provider, case automobilistiche, assicurazioni – e nuove opportunità per cliente andando a modificare un modello business sempre più consolidato. La tecnologia satellitare, le OBU – On Board Unit e i servizi telematici a bordo veicolo stanno cambiando il modo di vivere l'automobile, in particolare educheranno sempre più l'approccio del guidatore ai servizi ad esso connessi, garantendo al Cliente vantaggi tangibili e ottimizzazione del rapporto costi/benefici.

Sono questi cambiamenti strutturali che avranno bisogno di quanto tempo per imporsi definitivamente?

Le scatole nere e le partnership telematiche dei fornitori con le compagnie assicurative stanno aprendo la porta ad alternative più convenienti per i consumatori, spingendo a un approccio più competitivo rivedendo i nostri tradizionali modelli relazionali, di gestione sinistri, assistenza al guidatore e liquidazione danni. Lo sviluppo tecnologico altresì accelera il cambiamento andando a modificare gli equilibri di asimmetria informativa esistenti e capacità esclusiva di profilazio-

ne del rischio, ma al contempo migliora il rapporto fiduciario con i nostri assicurati aumentando la sicurezza loro garantita. È chiaro che questo futuro è già iniziato e tutto il business assicurativo Auto e l'organizzazione dei processi ad esso connessi riflettono e rifletteranno sempre più tali cambiamenti.

Come l'evoluzione tecnologica ridisegna i piani strategici del Gruppo Generali?

Date la complessità e l'incertezza che sempre più caratterizzano il nostro mondo, non è più possibile dare per scontato che il modo in cui abbiamo sempre fatto le cose sarà sostenibile anche in futuro.

Da diversi anni abbiamo attivato tavoli di lavoro congiunto interaziendali e interfunzionali nei quali responsabili provenienti dalle diverse realtà del Gruppo Generali dedicati alla realizzazione progetti strategici per consolidare il rapporto relazionali basato sulla fiducia reciproca con l'interlocutore primo, il nostro Cliente.

Grazie ai nostri partner tecnologici e di servizio il Gruppo Generali si conferma pioniere, rispetto ai principali competitors assicurativi del mercato italiano, nel mondo delle soluzioni telematiche installate sul veicolo e delle applicazioni mobile potendo offrire ai propri clienti un'assistenza sempre più completa e semplice da utilizzare, nonché garantendo loro una profilazione tariffaria in base al rispetto del codice della strada e alla qualità dello stile di guida.

Lo spirito di queste iniziative non è solo volto all'individuazione di un nuovo modo per fare pricing, ma è volto a riconoscere i bisogni espressi o latenti dei consumatori e attraverso i loro stimoli sviluppare soluzioni assicurative che soddisfino in modo nuovo queste necessità. Tale attività necessita di trovare momenti di confronto e condivisione delle conoscenze e rispettive esperienze con realtà di fornitura telematica che hanno sperimentato tecnologie all'avanguardia e portato sul mercato nazionale e internazionale prodotti e servizi pronti a rivoluzionare le regole di mercato vigenti.

Prodotti sempre più personalizzati, disegnati su misura del Cliente. Non è ancora il presente, ma sarà il futuro?

Il Gruppo Generali è presente da diverso tempo nel mondo delle polizze Auto con tecnologia satellitare di ultima generazione con molteplici soluzioni e servizi differenziati: dai prodotti che offrono il massimo della protezione, di assistenza e antifurto satellitare 24h su 24, alle soluzioni usage-based insurance che premiano lo stile di guida. Con la semplice installazione di geolocalizzatori all'interno dell'auto, le coperture e assistenze offerte sono molteplici: in caso di furto per localizzare il veicolo, in caso di incidente grave per attivare immediatamente ed in automatico i soccorsi, in caso di sinistro, se ci sono contestazioni tra i veicoli coinvolti, per ricostruirne la dinamica allo scopo di sostenere le ragioni del nostro assicurato.

Inoltre, grazie a sistemi applicativi esperto basato su algoritmi proprietari, le nostre soluzioni sono in grado di calcolare lo stile di guida dei nostri assicurati in funzione di parametri di sicurezza quali: rispetto dei limiti di velocità, esposizione al rischio per fascia oraria in combinazione con la tipologia di strada percorsa, intensità delle accelerazioni/decelerazioni durante la guida.

Tutto ciò non solo garantisce una scontistica ex-ante ai sottoscrittori di nuove polizze telematiche, ma sempre più ci permette di misurare e premiare lo stile di guida responsabile generando crediti che il cliente accumula e potranno essere goduti al rinnovo di polizza sotto forma di ulteriore sconto. Siffatti sistemi premianti personalizzati permettono di rinsaldare il rapporto fiduciario tra guidatori virtuosi e Compagnie di Assicurazioni, anche in caso di incidente.

Con lo sviluppo di nuovi applicazioni per smartphone e tablet, i diversi servizi offerti permetteranno al singolo Cliente di avere alla portata di mano le informazioni necessarie legate al mondo assicurativo e automobilistico oltre alla possibilità di denunciare il sinistro direttamente via mobile, di individuare sulla mappa l'agenzia più vicina alla propria posizione, di trovare i riferimenti e le indicazioni delle carrozzerie fiduciarie o delle cliniche convenzionate più comode alle proprie esigenze, di consultare sul proprio device il traffico stradale dell'area desiderata (rif: www.epolizza.it).

Inoltre nelle nostre App abbiamo inserito la funzione di ricerca degli installatori di black-box, dove l'utente, sulla base della propria Compagnia e polizza assicurativa, può scegliere l'installatore che preferisce e contattarlo direttamente dal proprio telefono.

Questo è il futuro che stiamo costruendo assieme ai nostri qualificati partner.

La tecnologia satellitare, le On Board Unit e i servizi telematici a bordo veicolo stanno cambiando il modo di vivere l'automobile garantendo al Cliente vantaggi tangibili e ottimizzazione del rapporto costi/benefici.

Il Gruppo Generali si conferma pioniere, rispetto ai principali competitors assicurativi del mercato italiano, nel mondo delle soluzioni telematiche installate sul veicolo e delle applicazioni mobile.

IL DECRETO LIBERALIZZAZIONI TRA LUCI ED OMBRE

A cura di Paolo Ravicchio, Responsabile Canale assicurativo, Viasat Group

Il testo originario dell'articolo 32 inserito nel D.L. aveva il pregio di riconoscere l'efficacia della scatola nera per la repressione dei fenomeni fraudolenti e di promuoverne la diffusione.

Il trasferimento dei costi dal cliente alla Compagnia consente di rendere la proposta più interessante per l'assicurato e di raggiungere più facilmente l'obiettivo della massima diffusione dei sistemi satellitari.

Il testo originario dell'articolo 32 inserito nel D.L. aveva il pregio di riconoscere l'efficacia della scatola nera per la repressione dei fenomeni fraudolenti e di promuoverne la diffusione, ma l'estrema genericità della norma, sia in relazione ai costi che devono essere a carico della Compagnia, sia dei vantaggi economici a favore l'assicurato, rischiava di comprometterne l'effettiva applicazione secondo lo spirito del legislatore.
Già nei primi giorni di vigenza del provvedimento si è infatti assistito, non ad una promozione di tali soluzioni da parte delle compagnie, ma anzi, in molti casi, ad un loro ritiro dal mercato, in attesa di maggiori specificazioni attuative. E tra le poche imprese di assicurazione che invece decidevano di mantenere tale offerta, vigeva la massima confusione su quale fosse la corretta interpretazione della norma. Alcune compagnie hanno optato per l'accollamento del costo di installazione e di funzionamento ed altre, invece, hanno lasciato tali oneri a carico dell'assicurato ritenendo sufficiente riconoscere uno sconto maggiore alla spesa sostenuta dal cliente per la dotazione telematica.
Certamente il trasferimento dei costi dal cliente alla Compagnia permette di rendere la proposta più interessante per l'assicurato e quindi di raggiungere più facilmente e più in fretta l'obiettivo della massima diffusione di tali sistemi, ma a condizione che tali oneri non vengano ribaltati tali e quali sul premio di polizza.
Il rischio di un incremento del premio potrebbe acuirsi ulteriormente con la nuova formulazione dell'art. 32 post emendamento che, se da una parte, ha il pregio di elencare esattamente tutti i costi che devono gravare sulle Compagnie, eliminando qualsiasi dubbio interpretativo, dall'altra, ricomprendendo in questa lista ogni onere certo e potenziale legato all'utilizzo di soluzioni telematiche (installazione/funzionamento – eventuale disinstallazione e sostituzione), trasferisce sull'assicurazione un peso economico significativo.
Certamente la scatola nera permette di recuperare abbondantemente l'investimento effettuato dalle Compagnie per dotare le auto assicurate dei dispositivi.In tal senso tutte le sperimentazioni effettuate da Viasat con le Compagnie Assicurative Partner lo dimostrano chiaramente ed i risultati che sono stati registrati nella fase di lancio della nuova piattaforma assicurativa e dell'innovativo dispositivo BluBox® sono nettamente migliorativi. La tendenza cui stiamo assistendo è pertanto positiva in quanto le assicurazioni, abituate da sempre a lavorare sulle proprie statistiche e ad applicare una riduzione di tariffa non su generiche previsioni di abbattimento del rischio ma su fatti direttamente comprovati, prendendo coscienza dei be-

nefici della tecnologia satellitare stanno gradualmente adeguando le loro procedure operative (soprattutto nell'ara liquidativa). Misurazione dei benefici ed allineamento dei processi determinerà, ne siamo certi, un beneficio concreto per il consumatore, pertanto l'applicazione di uno sconto sulle tariffe realmente applicate e non su quelle pubblicate.
L'art. 32, nella sua versione definitiva, chiarisce, come detto, alcuni dubbi interpretativi, ma al tempo stesso apre nuovi interrogativi: la Portabilità.
La Portabilità è un meccanismo completamente nuovo per il mercato assicurativo delle telematica e che risulta, a prima vista, di difficile comprensione e realizzazione se riferita alla fornitura della scatola nera da parte direttamente dell'assicurazione. In questo caso la stessa norma prevede già la gratuità del montaggio e dello smontaggio dell'apparato satellitare per l'assicurato e pertanto non si capisce, per un verso, quale ne sia l'utilità, e per l'altro, come possa la scelta della soluzione telematica operata da una Compagnia andar bene anche per un'altra. E ciò non solo per una questione di prestazioni, ma soprattutto di condizioni economiche applicate dai diversi provider: una compagnia potrebbe infatti dotare i veicoli assicurati di un particolare modello di scatola nera, in virtù di un accordo particolarmente vantaggioso stipulato con il proprio fornitore telematico, e tale scelta vincolerebbe in automatico tutte le altre compagnie che potrebbero non disporre delle stesse agevolazioni economiche. Tutto ciò appare senz'altro insostenibile, salvo che le Istituzioni provvedano a standardizzare non solo le prestazioni dei dispositivi telematici, ma anche i relativi prezzi, sconfessando però clamorosamente il principio guida del decreto.
In perfetta linea con lo spirito di liberalizzazione sarebbe invece il meccanismo di Portabilità se riferito ad una seconda e diversa modalità di dotazione della scatola nera da parte dell'assicurato: l'acquisto autonomo.
Introducendo questa alternativa, l'automobilista avrebbe pertanto la possibilità di scegliere se installare gratuitamente sulla propria vettura il dispositivo proposto dall'assicurazione (che sarà certamente un prodotto standard da restituire al termine del contratto) oppure, in piena libertà, provvedere, a proprie spese, all'equipaggiamento dell'auto con un dispositivo satellitare (anche più evoluto e completo della scatola nera fornita dalle Compagnie) potendo contare sul vantaggio della trasferibilità dello strumento da un'impresa d'assicurazione all'altra e probabilmente su un maggior sconto (essendo il sistema più performante ed i costi sostenuti esclusivamente dall'assicurato).

La scatola nera permette di recuperare abbondantemente l'investimento effettuato dalle Compagnie per dotare le auto assicurate dei dispositivi.

In perfetta linea con lo spirito di liberalizzazione sarebbe il meccanismo di Portabilità se riferito ad una seconda e diversa modalità di dotazione della scatola nera da parte dell'assicurato: l'acquisto autonomo.

BENEFICI RILEVATI SUI SINISTRI R.C.A. CON L'UTILIZZO DI SISTEMI SATELLITARI VIASAT

Frequenza	-26%	Costo medio	-14%
Sinistri passivi	-19%	Danni fisici	-24%
Frodi stimate	-59%	Frodi rilevate	+250%

LA GESTIONE TELEMATICA DEI SINISTRI TRAMITE DISPOSITIVI VIASAT

Il 34% dei sinistri presenta delle anomalie

- 32% degli incidenti non verificatosi
- 35% diverse circostanze di tempo e luogo
- 15% dinamica differente
- 17% danni non compatibili
- 12% danni fisici non compatibili

Il progetto prevede una strategia che possa combattere i rincari delle tariffe, difendendo i comportamenti tenuti dagli automobilisti virtuosi e denunciando le scorrettezze direttamente rilevate sul campo.

"Napoli Virtuosa" prevede l'obbligo del montaggio della Scatola Nera, con i costi integralmente a carico della compagnia. La telematica è essenziale nel Progetto.

I dispositivi Viasat consentono di individuare le frodi ai danni delle compagnie e ridurre il costo della polizza assicurativa.

I costi delle polizze assicurative auto sono sempre più elevati ed è una richiesta comune, da parte di tutti gli automobilisti italiani, riuscire a trovare un modo efficace per risparmiare. Il problema è sentito in modo forte a Napoli, ad esempio, la capitale del caro assicurazioni, ma anche delle truffe perpetrate ai danni di tutto il settore. Ciò non toglie, tuttavia, che vi siano comunque molti automobilisti disciplinati anche nel capoluogo Campano e che non meriterebbero il trattamento riservato loro da parte delle compagnie assicurative. Da qui l'idea di "Napoli Virtuosa". Ci dice di più l'Assessore Marco Esposito, promotore dell'ambizioso Progetto.

NAPOLI "VIRTUOSA"

Intervista con Marco Esposito,
Assessore allo Sviluppo - Comune di Napoli

Napoli, Capitale degli automobilisti scorretti e irrispettosi delle regole. Ma è proprio così?
I dati parlano chiaro: a Napoli il numero di morti per incidenti stradali è molto più basso rispetto alle altre grandi città. Nel 2010 in città sono decedute 35 persone, contro le 39 di Palermo, le 58 di Milano e le 182 di Roma. E i dati sui morti non si possono truccare.

E sulle frodi alle compagnie assicurative, cosa può dirci?
Qui il discorso è diverso: le tariffe per la Rc auto hanno raggiunto livelli criminogeni, cioè sono così alte da spingere verso comportamenti illegali. Nello stesso tempo i comportamenti irregolari fanno crescere i costi per le compagnie e lievitare i prezzi. Un circolo vizioso.

Lei è promotore del Progetto "Napoli Virtuosa". Ci può spiegare in cosa consiste?
È una convenzione tariffaria aperta a tutte le compagnie e riservata ai cittadini napoletani in regola con i tributi locali. Non chiediamo sconti ma mettiamo in campo azioni concrete come uno stop all'intervento dell'avvocato in fase di apertura del sinistro e l'utilizzo della cosiddetta scatola nera.

La telematica al servizio del Progetto, quindi...
Sono convinto della sua utilità. La polizza Rca Napoli Virtuosa prevede l'obbligo del montaggio delle scatole nere, con i costi integralmente a carico della compagnia. Da qui l'intesa sancita con Viasat, azienda leader di settore, requisito indispensabile per la riuscita di questo ambizioso progetto.

Anche alla luce del decreto liberalizzazioni, la tecnologia satellitare può rappresentare uno strumento di equità, di risparmio, di sicurezza e per contrastare il malcostume e l'illegalità?
Credo sia un valido supporto non solo per il contrasto alle frodi ma per la sicurezza degli automobilisti. Si pensi alla possibilità di far scattare immediatamente i soccorsi in caso di incidente grave: se riuscissimo a salvare anche solo una vita, sarebbe comunque un risultato del quale essere orgogliosi.

Esiste un sistema di "redistribuzione della ricchezza" legato ai sinistri al quale partecipano molti soggetti (dall'avvocato al liquidatore, passando per i testimoni). Siete pronti a rompere questo circolo vizioso?
A Napoli quasi un sinistro su due vede l'immediata presenza di un avvocato. Il quale sa bene che non sarà pagato se la compagnia liquida il danno entro 60 giorni. E così, come ci hanno raccontato i tanti avvocati onesti che hanno collaborato con il Comune, c'è chi si industria per far scadere i 60 giorni e poter incassare una provvigione. Noi spezzeremo questo malcostume. Non bisogna mai dimenticare che chi imbroglia non frega le compagnie d'assicurazione ma i suoi concittadini, sui quali ricadranno gli aumenti.

Ci sono costi da sostenere per le famiglie italiane. Lo sappiamo. Tra questi alcuni danno particolarmente fastidio per quanto sono alti. Ingiustificabili. L'RC auto è sicuramente in cima tra i pensieri negativi dei consumatori/automobilisti. Che però, a dire il vero, poco fanno per migliorare la loro condizione se poi la maggior parte, pur scontenta della Compagnia, rimane lì dov'è senza modificare alcun piano assicurativo. Perché oggi risparmiare si può, basta solo volerlo. Ne abbiamo parlato con Massimiliano Dona, Segretario Generale dell'Unione Nazionale Consumatori.

RISPARMIARE SI PUÒ

Intervista con Massimiliano Dona, Segretario Generale UNC

Che livello di conoscenza hanno i consumatori sulla polizza assicurativa della propria autovettura?
È una conoscenza spesso superficiale, proprio perché obbligatoria, il che induce il consumatore a non approfondire come dovrebbero le clausole. Anche se negli ultimi anni, poiché si è resa possibile la personalizzazione di alcune polizze, molti consumatori iniziano ad informarsi di più.

E qual è generalmente il grado di soddisfazione che si ha nei confronti delle Compagnie assicurative?
Generalmente è basso specialmente in relazione all'entità dei premi pagati che penalizza soprattutto gli automobilisti più virtuosi. A questo si aggiunga la lentezza nelle procedure, nelle liquidazioni, gli ostacoli che l'assicurato incontra ogni volta che apre un sinistro.

La polizza RC auto in Italia è la più salata d'Europa. Perché?
Perché in parte il sistema è ingessato e segue logiche che non rispondono alle esigenze di un mercato liberalizzato almeno nominalmente dal 1994. E poi perché il costo medio del sinistro è elevato, quindi si viene a creare un circolo vizioso poiché la compagnia, dovendo pagare molto per un sinistro, automaticamente aumenta i premi, facendo ricadere il tutto sul consumatore.

Fra i vari e i diversi costi da sostenere, quanto e come pesa sulle tasche delle famiglie il caro-polizze RC auto?
Certamente pesa considerevolmente, anche se per farne una stima precisa bisognerebbe sapere quante automobili mediamente sono possedute da una famiglia, e conoscere i diversi e variegati profili di famiglie. Generalmente ogni famiglia possiede due vetture, per cui se a questo aggiungiamo il costo della benzina, diventa certamente un peso molto alto.

Eppure pagare meno la polizza oggi è possibile e se ne sono accorti anche al Governo con il decreto liberalizzazioni...
Il processo di liberalizzazioni in atto è importante ma affinché si sviluppino reali benefici per il consumatore sarà necessario superare le resistenze delle categorie e rendere operative le misure adottate definendo nel dettaglio ed applicando realmente le norme riguardanti, ad esempio, il settore assicurativo in merito all'utilizzo della scatola nera ed alla banca dati sinistri.

Il grado di soddisfazione dei consumatori è generalmente basso specialmente in relazione all'entità dei premi pagati che penalizza soprattutto gli automobilisti più virtuosi.

Oggi risparmiare con la Scatola Nera si può. Si possono così abbattere di molto i costi assicurativi. I consumatori questo lo devono sapere.

È un’ottima idea cercare di agganciare i costi delle polizze alle effettive percorrenze: non ha senso trattare un veicolo che percorre mediamente 50.000 km come un veicolo che ne percorre un decimo.

Leonardo Buzzavo è docente di Strategie d’impresa all’Università Ca’ Foscari Venezia, Director della rete di ricerca ICDP (International Car Distribution Programme) e Presidente di Quintegia srl, società specializzata in ricerca, eventi e formazione per gli operatori della distribuzione automobilistica. Chi meglio di lui può illustrare come la tecnologia sia divenuta un fattore essenziale in campo della sicurezza stradale, partendo da ieri fino ad arrivare oggi con la Scatola Nera.

LA TELEMATICA TI DA DI PIÙ

Intervista con Leonardo Buzzavo, Presidente Quintegia

In quale misura la tecnologia è uno dei fattori che più ha contribuito alla sicurezza negli ultimi anni?

A mio parere la tecnologia ha contribuito molto in quest’ambito (sia per sicurezza attiva, che passiva), e credo che i consumatori ne abbiano acquisito adeguata consapevolezza. A questa consapevolezza ritengo corrisponda anche una disponibilità a riconoscere il valore economico dei contenuti tecnologici.

Dal vostro osservatorio, registrate maggior attenzione da parte delle imprese alle reali esigenze di mobilità e sicurezza da parte del consumatore? E come si concretizza?

Noi abbiamo una stretta relazione con le imprese coinvolte nella distribuzione auto: per i concessionari in particolare è sempre più importante dialogare con singoli segmenti di consumatori in modo calibrato sulle specifiche esigenze e non in modo standardizzato. Sotto questo aspetto mobilità e sicurezza sono diventati argomenti di dialogo con importanza superiore ad altri (come ad es. design, costi ecc.) per alcuni consumatori.

La novità è il decreto liberalizzazioni che introduce la Scatola Nera per combattere le frodi alle Compagnie e abbassare la polizza. Che ne pensa?

Credo sia un’ottima idea cercare di agganciare i costi delle polizze alle effettive percorrenze: non ha senso trattare un veicolo che percorre mediamente 50.000 km come un veicolo che ne percorre un decimo. Questi dati potranno evitare di dover “fare una media” che finisce da un lato per aggravare i costi a molti, e dall’altro a ridurre in modo importante i comportamenti scorretti che sono drammatici per il settore.

Case auto, concessionari, istituzioni e operatori della filiera. Registra consensi rispetto all’iniziativa?

Non abbiamo fatto una rilevazione specifica, ma credo di poter dire che sia un’innovazione che dovrebbe essere bene accolta tra gli operatori, poiché va in una direzione di maggiore trasparenza ed efficienza complessiva.

Le case automobilistiche quando saranno pronte a proporre dispositivi satel-

litari non più come optional, ma come dotazioni di serie?
Per le case automobilistiche non è una questione tecnica bensì economica. In altre parole, qualcosa diventa dotazione di serie quando la gran parte dei consumatori ne riconosce un valore economico adeguato, e credo che la combinazione tra normativa e sviluppo di consapevolezza giochi in tal senso in modo da rendere la cosa vicina nel tempo.

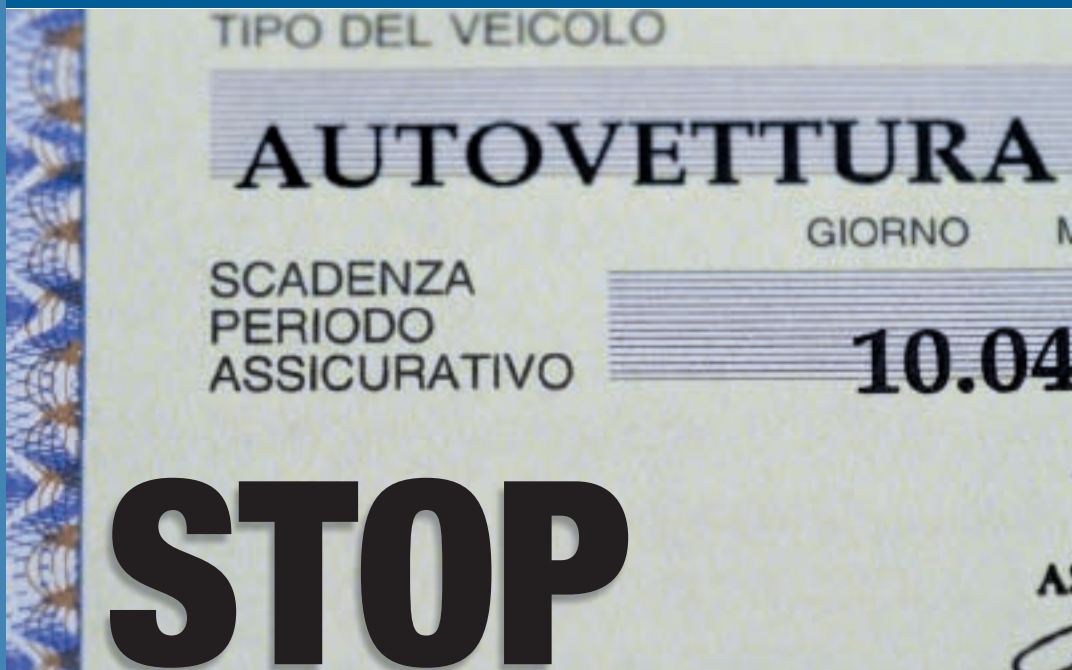
La telematica sembra finalmente essere messa nelle condizioni di contribuire ancor di più alla sicurezza, con evidenti ricadute benefiche sul fronte dei costi assicurativi. Sarà un cambiamento lento nonostante i vantaggi per tutti?
Probabilmente l'effetto in termini di riduzione dei costi richiederà un certo tempo, anche perché la riduzione dei comportamenti scorretti implica un ventaglio di iniziative. Dipenderà anche dal "polso" esercitato dalle istituzioni nei confronti delle compagnie assicurative. In ogni caso, credo che valga il principio "meglio tardi che mai".

L'effetto in termini di riduzione dei costi richiederà un certo tempo, anche perché la riduzione dei comportamenti scorretti implica un ventaglio di iniziative. In ogni caso "meglio tardi che mai".

Sembra finalmente giunto il momento affinché la telematica possa contribuire ancor di più alla sicurezza con evidenti ricadute benefiche sui costi assicurativi.

In base ai dati in nostro possesso, tra dicembre 2010 e lo stesso periodo 2011 i prezzi delle polizze sono aumentati di circa il 10,2%. Uno sproposito.

Le truffe ci sono: da un nostro sondaggio è emerso che due italiani su tre hanno pensato almeno una volta di aggirare la propria compagnia assicurativa per ottenere un po' di liquidità "extra".

SuperMoney "News Assicurazioni auto" è il canale di notizie dedicato ai molti temi delle polizze RCA. Propone notizie sempre aggiornate, inchieste tra i consumatori e approfondimenti sul mondo complesso dell'assicurazione auto. Ed allora con l'Amministratore Delegato, Andrea Manfredi, abbiamo fatto un po' il punto su questo che è un argomento assai caro – anche economicamente – ai consumatori/automobilisti italiani.

STOP AL CARO-POLIZZA

Intervista con Andrea Manfredi, Amministratore Delegato – SuperMoney

È possibile una stima dell'aumento delle polizze assicurative RC auto negli ultimi anni?
Periodicamente elaboriamo stime circa l'aumento delle tariffe RC auto. In base ai dati in nostro possesso, tra dicembre 2010 e lo stesso periodo 2011 i prezzi delle polizze sono aumentati di circa il 10,2%. Tuttavia, la stima elaborata dipende molto dal campione analizzato: nel corso dell'ultima audizione al Senato, lo scorso dicembre, Isvap ha denunciato rincari tra il 2009 e il 2011 del 27% per un quarantenne in prima classe di merito e del 20% per un neopatentato. Ania ha contestato queste cifre, dichiarando aumenti di circa il 5% nel 2010 e del 5,7% nel primo semestre 2011. Un dato è certo: le tariffe sono aumentate in maniera significativa negli ultimi due anni.

Chi sono i più penalizzati? Esiste qualche sorta di disparità territoriale o tra consumatori?
La differenza dei premi assicurativi tra le regioni del Nord e quelle del Sud Italia è cosa nota. I prezzi elevati delle polizze al Sud sono almeno parzialmente giustificati con l'elevata incidentalità che si registra in queste zone, soprattutto a causa dell'alto numero di truffe ai danni delle assicurazioni. Le truffe ci sono, è inutile nasconderlo: da un nostro sondaggio è emerso che due italiani su tre hanno pensato almeno una volta di aggirare la propria compagnia assicurativa per ottenere

un po' di liquidità "extra". Per eliminare questa disparità sui "bravi guidatori", un emendamento al decreto liberalizzazioni ha previsto l'obbligo di proporre "identiche offerte" su tutto il territorio nazionale per le classi di merito più virtuose: sarà interessante vedere, in caso di approvazione dell'emendamento, come le Compagnie si adegueranno a questa nuova disposizione. Ma la nuova variabile chiave per stabilire il prezzo dell'assicurazione è la "sinistrosità pregressa": questo significa che – nella determinazione del prezzo all'assicurato – viene molto considerato il numero di incidenti avuti negli ultimi due anni. Tanti incidenti, chiaramente, si traducono in un premio più alto.

Da quali voci è sostenuto il caro-polizze?

In Italia si pagano premi assicurativi così onerosi principalmente perché il numero di incidenti liquidati è molto elevato. Il problema maggiore è rappresentato dai cosiddetti "colpi di frusta", un tipo di lesione che non può essere dimostrata diagnosticamente, ma che le Compagnie devono risarcire. Il fenomeno è stato denunciato da Ania proprio in questi giorni: in base ai dati dell'Associazione, in Italia vengono denunciati 500.000 colpi di frusta ogni anno. Vuol dire più di 1.300 al giorno. In più, sempre nel nostro Paese, 23 incidenti su 100 registrano danni alla persona: la media europea è del 10%. Le possibilità sono due: gli italiani sono davvero sfortunati, oppure "si sanno aggiustare". Il "conto delle frodi" viene stimato in oltre 300 milioni di euro ogni anno: questi costi finiscono per riversarsi sui premi pagati dai consumatori. Non a caso, gli interventi del Governo con il Decreto Liberalizzazioni mirano proprio a contrastare questi fenomeni: uno degli emendamenti approvati prevede proprio l'eliminazione delle liquidazioni per i colpi di frusta. Detto questo, è innegabile che esista anche un problema di concentrazione e di distribuzione: come è possibile sperare nella libera concorrenza con tre grandi gruppi che si dividono il mercato e con l'85% di agenzie mono-mandatarie?

È possibile fare un confronto del costo medio da sostenere per l'assicurazione auto in Italia con altri paesi europei?

I prezzi delle assicurazioni italiane sono senza dubbio tra i più alti d'Europa. Uno studio condotto da SuperMoney alcuni mesi fa ha determinato il premio medio di tariffa basandosi sul confronto – per un set di profili omogenei – di dieci compagnie assicurative in Italia, Francia, Spagna e Regno Unito: è emerso che in Italia si paga oltre cento euro in più che in Francia e in Spagna, ed in Inghilterra il premio medio più elevato si spiega con il più alto costo della vita in generale: il mercato assicurativo britannico, specialmente quello delle polizze on line, è molto dinamico e basato su una forte concorrenza. Tuttavia, il costo più alto può essere giustificato anche guardando alle frodi: in questo, siamo un Paese molto particolare.

Quello dell'RC auto è uno dei servizi più cari per le famiglie. Ed allora, come difendersi?

Per ottenere un risparmio sull'assicurazione auto è importante valutare ogni anno un numero adeguato di preventivi. Le compagnie offrono tariffe molto diverse l'una dall'altra: per la stessa polizza si può arrivare a pagare anche la metà scegliendo la Compagnia giusta. L'importante è, quindi, non fermarsi al primo preventivo e non affezionarsi troppo alla vecchia assicurazione: cambiare spesso è una garanzia di risparmio. Chi punta a ridurre i costi può provare anche a rivolgersi alle assicurazioni on line: per alcuni profili di clienti offrono prezzi molto competitivi e non a caso stanno ottenendo un successo crescente.

La Scatola Nera strumento indispensabile per abbassare la polizza e per contrastare le frodi alle Compagnie. Cosa ne pensa?

Senza dubbio la scatola nera può essere un sistema molto utile su più fronti. Da una parte è uno strumento concreto per il contrasto alle frodi: registrando ciò che avviene durante un incidente diventa molto più facile capire la reale entità del danno e limitare le truffe. D'altro canto, poter monitorare lo stile di guida permetterà di elaborare tariffe altamente personalizzate: ogni guidatore potrà avere un premio effettivamente commisurato al proprio atteggiamento al volante. Inoltre la scatola nera può essere un vantaggio anche sul fronte della sicurezza, perché permette un intervento immediato in caso di incidente, grazie alla rilevazione della posizione attraverso sistema gps. Perciò credo sia giusto offrire uno sconto sul premio agli automobilisti che accettano di installare questi dispositivi a bordo. I benefici riguardano sia i consumatori sia le compagnie.

La scatola nera è un sistema molto utile su più fronti. Da una parte è uno strumento concreto per il contrasto alle frodi, d'altro, poter monitorare lo stile di guida permette di elaborare tariffe personalizzate.

È giusto offrire uno sconto sul premio agli automobilisti che accettano di installare dispositivi satellitari a bordo. I benefici riguardano sia i consumatori sia le compagnie.

RISCHIOSITÀ STRADALE

Il raggiungimento di più elevate soglie di sicurezza dipende nella sostanza da ciascun individuo e dalle scelte che si fanno, ma non senza il coinvolgimento di altri attori che devono individuare e il contesto in cui ci si può muovere o esercitare forme di controllo e di intervento. La Commissione europea ha così adottato un nuovo ambizioso Programma sulla sicurezza stradale inteso a dimezzare le vittime per incidenti nei prossimi dieci anni. Si definisce quindi una serie di iniziative intese essenzialmente a migliorare la sicurezza del veicolo, dell'infrastrutture e i comportamenti degli automobilisti.
Seppur guidare un'auto sia considerato ormai una consuetudine nella vita quotidiana, rimane sempre un'attività che richiede responsabilità e maturità. Talvolta può rappresentare anche un pericolo. Sapere cosa fare nelle fasi di emergenza o di minaccia fa la differenza tra il vivere la strada nel segno della sicurezza o meno. E la tecnologia satellitare sta lì proprio per questo, per contribuire alla tranquillità di quanti per lavoro, necessità o svago si mettono ogni giorno al volante della propria automobile.

INCIDENTI: DOVE, COME, QUANDO E PERCHÉ

A cura di ACI-ISTAT

Ogni giorno in Italia si verificano 579 incidenti stradali che provocano la morte di 11 persone e il ferimento di altre 829. Nel 2010 sono stati rilevati 211.404 sinistri che hanno causato il decesso di 4.090 persone e il ferimento di altre 302.735.

Diminuiscono gli incidenti, morti e feriti sulle strade italiane. Il Rapporto ACI-ISTAT evidenzia nel 2010 un calo, rispetto all'anno precedente, di incidenti (211.404; -1,9%), morti (4.090; -3,5%) e feriti (302.735; -1,5%) verbalizzati dalle Forze dell'Ordine. Luglio si conferma il mese "nero", sabato il giorno con più morti, le 18:00 l'ora più critica. Di notte si verificano meno incidenti ma più pericolosi e i week-end restano fortemente a rischio. I giovani "under 25" sono i più colpiti. Il maggior numero di incidenti, morti e feriti si verifica sulle strade urbane, ma quelli più gravi avvengono sulle extraurbane. Più sicure le autostrade, anche se è in crescita il numero dei morti. Tra i grandi Comuni, Verona, Palermo, Catania e Venezia presentano l'indice di mortalità più elevato; Bari e Milano il più basso.

Abbiamo mancato l'obiettivo UE ma il risultato è comunque importante, perché sono state salvate 14.500 vite umane sulle strade italiane e risparmiati quasi 25 miliardi di euro in costi sociali. Investire in sicurezza e in formazione non rappresenta una perdita secca per nessuno: ogni euro speso in sicurezza stradale ne frutta 20 di risparmi ed è possibile evitare 1 incidente mortale su 3. Nonostante le note criticità nelle città la situazione migliora.

Incidenti: quanti? Ogni giorno in Italia si verificano 579 incidenti stradali che provocano la morte di 11 persone e il ferimento di altre 829. Nel 2010 sono stati rilevati 211.404 sinistri che hanno causato il decesso di 4.090 persone e il ferimento di altre 302.735. Rispetto al 2009 si riscontra una diminuzione del numero degli incidenti (-1,9%), dei feriti (-1,5%) e dei morti (-3,5%).
Nel periodo 2001/2010 gli incidenti sono scesi da 263.100 a 211.404 (-19,6%); i morti da 7.096 a 4.090 (-42,4%); i feriti da 373.286 a 302.735 (-18,9%). Diminuito anche l'indice di mortalità (numero di morti ogni 100 incidenti) dal 2,7 del 2001 al 1,9 del 2010.
Rispetto all'obiettivo europeo 2010 (la riduzione della mortalità stradale del 50%), l'Italia si posiziona al quattordicesimo posto nella lista dei paesi più virtuosi dell'UE a 27, con una riduzione del 42,4%. Meglio di noi, tra gli altri, Spagna (-55,2%), Francia (- 51,1%), Svezia (-49,9%), Portogallo (-49,4%), Irlanda (-48,4%), Germania (-47,7%), Regno Unito (-46%) e Belgio (-43,5%). Peggio di noi, invece, Olanda (-40,9%), Danimarca (-38,5%), Finlandia (-37,6%) e Grecia (31,9%). La media dell'Unione è pari al - 42,8%. Lettonia ed Estonia i paesi che hanno fatto registrare la riduzione maggiore.

Rispetto all'obiettivo europeo 2010, l'Italia si posiziona al quattordicesimo posto nella lista dei paesi più virtuosi dell'UE a 27, con una riduzione del 42,4%.

Incidenti: dove? Il 75,6% degli incidenti si è verificato sulle strade urbane, con 1.759 morti (43% del totale) e 218.383 feriti (72,1%). Sulle autostrade si sono verificati 12.079 incidenti (5,7% del tot.), con 376 decessi (9,2%), in aumento (+7,4%) rispetto allo scorso anno e 20.667 feriti (6,8%). In diminuzione, invece, (-7%) il numero dei morti sulle strade urbane.

Il maggior numero di incidenti e di decessi si è verificato a luglio, mese con la media giornaliera più alta, Febbraio è il mese con il numero più basso di incidenti e morti, Gennaio quello con la media giornaliera più contenuta.

Il picco più elevato di incidentalità durante l'arco della giornata si registra intorno alle ore 18 quando all'incremento del traffico per gli spostamenti lavoro-casa si aggiungono fattori psico-sociali come lo stress e la stanchezza.

Il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta e la velocità elevata sono le prime tre cause di incidente: da sole costituiscono il 45,7% dei casi.

Su 4.090 morti in incidenti stradali il 79,4% sono maschi e poco più del 20% femmine. Tra i maschi e le femmine i più colpiti sono i ragazzi, quelli tra i 20 e i 24 anni.

Gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane: 5 decessi ogni 100 incidenti. Gli incidenti sulle strade urbane sono meno gravi, con 1,1 morti ogni 100 incidenti. Sulle autostrade l'indice di mortalità è pari a 3,1.

Incidenti: quando? Il maggior numero di incidenti e di decessi si è verificato a Luglio (21.272, con 450 morti), mese con la media giornaliera più alta (686 incidenti e 15 vite spezzate). Febbraio è il mese con il numero più basso di incidenti (14.411) e morti (282), Gennaio quello con la media giornaliera più contenuta (492). In città la frequenza più elevata di incidenti si colloca a luglio (15.815), mese nel quale si registra anche il più alto numero di morti sulle strade (176). Febbraio il mese con il minor numero di incidenti (10.881).

Venerdì e giovedì sono i giorni "neri" per numero di incidenti (33.570 e 31.927: pari, rispettivamente, al 15,9 e 15,1% del totale) e feriti (46.677 e 43.765: il 15,4% e 14,5% del tot.). Il numero maggiore di morti si registra al sabato (702; 17,2%). L'indice di mortalità più alto si registra nel fine settimana: 3,1 morti ogni 100 incidenti la domenica, 2,4 il sabato.

Il picco più elevato di incidentalità durante l'arco della giornata si registra intorno alle ore 18:00 (17.011 incidenti con 294 morti), quando all'incremento del traffico per gli spostamenti lavoro-casa si aggiungono fattori psico-sociali come lo stress e la stanchezza, unitamente alle difficoltà di percezione visiva dovute alla riduzione della luce naturale. L'indice di mortalità si mantiene superiore alla media giornaliera (1,9 decessi ogni 100 incidenti) dalle 20 alle 7 del mattino, raggiungendo il valore massimo intorno alle 4 (5,7).

Nella fascia notturna (tra le 22 e le 6) l'indice di mortalità assume i valori più elevati, compresi tra 2,3 e 5,7 decessi ogni 100 incidenti. Nella fascia oraria compresa tra le 22 e le 6 si sono verificati 27.310 incidenti (12,9% del tot.) che hanno causato il decesso di 999 persone (24,4%) e il ferimento di altre 45.573 (14,7%).

Gli incidenti del venerdì e sabato notte sono pari al 42,6% del totale degli incidenti notturni; i morti e i feriti del venerdì e sabato notte rappresentano, rispettivamente, il 45,4% e il 45,3%.

Incidenti: come? La maggior parte degli incidenti stradali (74,4%) avviene tra due o più veicoli. Il 25,6% riguarda veicoli isolati. Più ricorrente lo scontro frontale-laterale (73.272 casi: 34,7% tot.) con 994 morti (25,3%) e 109.017 feriti (36%), seguito dal tamponamento che registra 38.541 casi, con 395 morti e 64.181 persone ferite.

Tra gli incidenti a veicoli isolati, la fuoriuscita o sbandamento del veicolo rappresenta il caso più diffuso: 20.704 incidenti con 777 morti e 25.881 feriti. L'investimento di pedone rappresenta il 9,1% degli incidenti: 19.335 casi, in cui hanno perso la vita 569 persone e 21.846 sono rimaste ferite.

Le tipologie di incidenti più pericolose, secondo l'indice di mortalità, risultano: scontro frontale (4,6); urto con ostacolo (4,1), fuoriuscita di strada (3,8), investimento pedone (2,9).

Incidenti: perché? Il mancato rispetto delle regole di precedenza (44.662 incidenti, pari al 17,1% del totale), la guida distratta (44.398 = 17,1%) e la velocità elevata (30.155 = 11,6%) sono le prime tre cause di incidente: da sole costituiscono il 45,7% dei casi. Sulle strade urbane, la prima causa di incidente è il mancato rispetto della precedenza o del semaforo (20,6%); sulle extraurbane, la guida distratta o andamento indeciso (21,2%), seguita dalla guida a velocità troppo elevata (19,1%) .

Incidenti: chi? Su 4.090 morti in incidenti stradali, 3.249 sono maschi (79,4%) e 841 femmine (20,56%). Tra i maschi, i più colpiti sono quelli tra i 20 e i 24 anni; per le femmine i picchi si registrano sia nella fascia 20-24 anni, che nelle over 75 a causa del maggior coinvolgimento delle donne anziane come pedoni. Tra i morti, 2837 conducenti (69,4% del tot.), 639 passeggeri (15,6%) e 614 pedoni(15%).

Incidenti: cosa? Le auto sono la categoria di veicoli maggiormente coinvolta in incidenti stradali: 267.481 in valore assoluto, pari al 67,8% dei veicoli. Seguono motocicli (52.159; 13,2%), autocarri (27.346; 6,9%) motorini (22.208; 5,6%) e biciclette (15.565; 3.9%).

L'indice di mortalità medio dei veicoli è pari a 0,9, per motocicli e biciclette è doppio: 1,8 e 1,7. In aumento l'indice di mortalità delle minicar, da 1,1 del 2009, a 1,3 del 2010. L'indice di mortalità dei motorini passa da 0,8 a 0,9, mentre quello delle auto resta stazionario a 0,7.

LA STRADA È QUELLA GIUSTA

Intervista con Sergio Dondolini, Direttore Generale per la sicurezza stradale - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dal 2001 al 2010 si è registrata una costante e significativa flessione dell'incidentalità stradale che ha permesso di raggiungere una riduzione della mortalità sulle strade del 42,4%.

Numerosi sono i fattori di miglioramento che hanno influito sull'andamento dell'incidentalità nel passato decennio. In generale, l'approccio al problema è stato più rigoroso, sistematico e strutturato.

"Il nuovo Programma Europeo 2011-2020 nel riconfermare l'obiettivo di riduzione del 50% lascia comunque agli Stati membri di definire il proprio obiettivo di lungo termine basandosi sul livello di sicurezza di partenza e concentrando le proprie azioni sulle aree per le quali le prestazioni di sicurezza sono più carenti. Per il raggiungimento degli obiettivi la Commissione indica sette importanti linee di azione: stiamo lavorando alla definizione delle misure per conseguire i suddetti obiettivi secondo gli indirizzi europei". A parlare è Sergio Dondolini, Direttore Generale per la sicurezza stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Lo abbiamo intervistato.

Direttore, sono stati diffusi i nuovi dati sull'incidentalità stradale. Come li giudica? Quali sono quelli che meglio descrivono il fenomeno?

Dal 2001 al 2010 si è registrata una costante e significativa flessione dell'incidentalità stradale che ha permesso di raggiungere una riduzione della mortalità sulle strade del 42,4%. In particolare il numero di morti per incidente è passato, nel decennio, da 7.096 a 4.090. Questo risultato, seppur non abbia permesso di raggiungere l'obiettivo di riduzione della mortali-

La Commissione Europea sta puntando molto sui sistemi intelligenti. È nel campo della sicurezza stradale che i sistemi ITS possono manifestare in modo tangibile la loro capacità di produrre benefici.

L'analisi dei dati di incidentalità evidenzia però che alcuni specifici comparti non hanno avuto un andamento in linea con quello generale, anzi, per alcune categorie, si sono registratati dei peggioramenti.

tà del 50%, fissato dall'Unione Europea, deve considerarsi importante, soprattutto perché offre la conferma che in questo settore molto si è fatto, ma molto altro ancora si può fare.

In tal senso, il risultato conseguito non deve essere considerato un punto di arrivo ma, anche attraverso una valutazione critica di quanto siamo stati in grado di fare, un punto di partenza per l'individuazione delle priorità per quelli che saranno gli ancor più ambiziosi e difficili obiettivi in prospettiva 2020.

L'analisi dei dati di incidentalità, effettuata sul decennio 2001-2010, evidenzia che alcuni specifici comparti non hanno avuto un andamento in linea con quello generale, anzi, per alcune categorie, si sono registratati dei peggioramenti che inducono importanti riflessioni. È questo il caso dell'utenza delle due ruote motorizzate, nell'ambito del quale, a fronte di una consistente diminuzione della mortalità sui ciclomotori, passata da 578 a 203 decessi (con una riduzione del 65% circa), si contrappone un aumento della mortalità dei motociclisti di circa l'11,2%.

Sempre nell'ambito dell'utenza debole rappresentano una criticità i ciclisti che nel 2010 hanno fatto registrare 263 morti, cioè più di quanti se ne siano verificati tra i conducenti di ciclomotori, così come i pedoni la cui mortalità, nonostante i miglioramenti registrati, rimane sempre troppo elevata.

Pur migliorando in valore assoluto, permane sempre importante, per dimensione, l'incidentalità sulle strade urbane ed extraurbane che determina rispettivamente il 43% ed il 48% della mortalità complessiva e rende detti ambiti a maggior rischio ferimento, il primo, e decesso, il secondo.

Cosa ha favorito questa evoluzione, questa inversione di tendenza?

Numerosi sono i fattori di miglioramento che hanno influito sull'andamento dell'incidentalità nel passato decennio. In generale, l'approccio al problema sicurezza stradale è stato più rigoroso, sistematico e strutturato di quanto non fosse avvenuto in precedenza.

Tale diverso approccio è stato in primo luogo determinato da una pianificazione delle strategie e delle azioni attraverso l'adozione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) in cui sono stati individuati un complesso sistema di indirizzi e di misure per la promozione e incentivazione, a tutti i livelli di competenze e responsabilità (governi centrali e locali, enti proprietari, gestori di rete stradale, imprese, ecc.) di idonei strumenti per migliorare la capacità di intervento, nonché la realizzazione di strumenti conoscitivi dello stato della sicurezza stradale e della sua evoluzione. L'attuazione poi del Piano attraverso programmi annuali ha permesso, sia pur con una disponibilità di risorse inferiori a quelle previste in sede di pianificazione, di attivare una serie consistente di interventi a sostegno del miglioramento della sicurezza stradale su tutto il territorio nazionale.

Anche l'azione normativa ha avuto importanza, non è vero?

Assolutamente si. In tal senso sono stati adottati numerosi interventi mirati. Fra questi, solo per citarne alcuni tra i più noti, l'introduzione della patente a punti, l'ampliamento dei poteri di accertamento degli organi di Polizia e l'inasprimento delle sanzioni per comportamenti ad alto rischio, l'introduzione, prima dell'esame teorico per il conseguimento del Certificato di idoneità alla guida del ciclomotore integrata successivamente dall'esame pratico, la possibilità di rilascio del cosiddetto"foglio rosa" solo dopo aver superato l'esame di teoria per il conseguimento della patente di guida, la disciplina speciale che prevede "alcool zero" per conducenti neopatentati e professionali. A fianco di queste vanno citate alcune misure procedurali quali, ad esempio, l'esame informatico e l'implementazione di nuovi quiz patente che hanno interessato il superamento della prova teorica per la patente.

Altri contributi?

Certamente, e tra questi uno fondamentale proviene dall'impulso dato alle attività di enforcement svolte dagli organi di Polizia Stradale sia attraverso l'utilizzo di nuove tecnologie sia attraverso un incremento dei controlli sui comportamenti più pericolosi. Ciò è stato possibile grazie anche all'intervento del Ministero che negli ultimi anni ha instaurato un forte rapporto di collaborazione istituzionale con le Forze di Polizia (Polizia Stradale, Arma dei Carabinieri e Guardia di Finanza) fornendo, a queste, mezzi e dispositivi tecnici di controllo (autoveicoli attrezzati, etilometri, precursori etilometrici, kit per i controlli di screening sulle sostanze stupefacenti, ecc…). Attraverso questa collaborazione è stato possibile, ad esempio nel

caso della guida in stato di ebbrezza, incrementare quasi otto volte il numero di controlli nel quadriennio 2006/2010.
Infine, tra gli elementi che hanno favorito la positiva evoluzione registrata mi sembra opportuno ricordare che, anche grazie ad una costante azione di comunicazione, informazione e sensibilizzazione, negli ultimi anni molto è cambiato riguardo alla percezione collettiva della sicurezza stradale. La sensibilità è cresciuta rispetto a tempi in cui regnava una sorta di assuefazione generale, quasi un una distratta rassegnazione, rispetto al problema, con il conseguente effetto di ricondurre gli incidenti stradali alla fatalità, al caso, all'impossibilità di ricercare le vere cause, alla naturale conseguenza della sempre crescente mobilità, efficiente, veloce ed al passo con i tempi.

La consapevolezza dell'importanza del rispetto delle norme è legato anche alla percezione dei rischi. Migliorano quindi anche i comportamenti sulle strade o permangono i soliti difetti?

Come accennato, da un lato la costante azione di informazione e comunicazione, dall'altro, l'aumento di controlli, hanno determinato una maggiore sensibilità generale riguardo alla necessità di rispettare le regole di circolazione e conseguentemente hanno favorito il miglioramento dei comportamenti.
Un esempio è dato da quanto accaduto nel caso della guida in stato di ebbrezza. A fronte del notevole incremento del numero annuo di controlli, da 240 mila nel 2006 a quasi 2 milioni nel 2010, il numero di casi positivi accertati è rimasto sostanzialmente invariato, segno che l'attenzione dell'utente della strada sul tema sta subendo delle importanti e radicali trasformazioni.
Altri segnali in tal senso giungono dai dati del "Sistema Ulisse", l'osservatorio realizzato da più di dieci anni dal Ministero in collaborazione con l'Istituto superiore della sanità il Ministero in grado di rilevare mensilmente, nelle diverse aree del territorio nazionale, l'uso da parte degli utenti della strada dei dispositivi di sicurezza previsti dal Codice della strada. Nel caso, ad esempio, dell'uso delle cinture di sicurezza e dell'uso del casco si è potuto individuare che in alcune zone del paese, in cui si registravano tassi di utilizzo molto bassi, negli ultimi anni si è avuto un sensibile miglioramento. Permangono tuttavia ancora di forti divari territoriali tra diverse aree del paese ed una tendenza alla regressione in mancanza di adeguate e costanti azioni. Ciò fa ritenere fa ritenere che ancora molto ci sia da fare sotto il profilo comportamentale per pervenire a miglioramenti uniformi e stabili.

Molti dei risultati raggiunti in termini di maggior sicurezza sono stati possibili grazie ai sistemi intelligenti (ITS) ed al 2015 sarà obbligatorio su tutte le automobili vendute in Europa il sistema eCall. Insomma, la direzione presa è quella di una massima diffusione delle tecnologie...

La Commissione Europea sta puntando molto sui sistemi intelligenti. Sia in Italia che in Europa l'attenzione è molto alta. Sono in corso diversi studi e sperimentazioni e, quello della sicurezza stradale, è uno dei campi di applicazione in cui i sistemi ITS possono manifestare in modo tangibile la loro capacità di produrre benefici.
Il recepimento della Direttiva 2010/40/UE "sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto" nell'ordinamento nazionale rappresenta sicuramente una importante opportunità per lo sviluppo e la diffusione di detti sistemi.

Infine Direttore, su quali azioni punterà il Ministero in tema sicurezza stradale?

Come detto, il Ministero si muoverà in coerenza con le indicazioni della Commissione fornite dalla Commissione Europea. Il piano di azione italiano 2011-2020 dovrà contenere come priorità la riduzione dell'impatto socio-economico degli incidenti stradali andando a fissare degli obiettivi specifici finalizzati alla diminuzione del numero di morti per ambito e per tipologia di incidente e di utente coinvolto.
Per raggiungere tali finalità sono necessari una serie di interventi anche di coordinamento e di carattere organizzativo che vanno da un sempre maggior coinvolgimento dei governi territoriali al processo di miglioramento della sicurezza stradale ad un ampliamento delle conoscenze del fenomeno attraverso un più efficace sistema di monitoraggio dei dati e degli interventi nonché alla valutazione dei risultati ottenuti a partire dai cinque programmi di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2001-2010.

Viasat da molti anni produce dispositivi in grado di intervenire efficacemente sulla protezione dell'auto e dell'automobilista. La tecnologia satellitare contribuisce in maniera significativa al miglioramento della sicurezza stradale.

La sicurezza stradale per le donne è strettamente connessa non solo alla possibilità di subire o anche provocare incidenti automobilistici ma anche al rischio di subire aggressioni, rapine e violenze di ogni tipo.

L'IDEA CHE MIGLIORA LA VITA

Intervista con Patrizia De Rose, Capo Dipartimento per le Pari Opportunità - Governo

Sempre più donne utilizzano l'auto per i propri spostamenti. Maggiore "utenza attiva della strada" a fronte di una maggiore autonomia femminile e di una maggiore presenza delle donne nella vita sociale, quindi. Da qui l'idea di dotare le automobiliste di uno strumento tecnologico come la "Scatola Rosa" per rispondere alla loro domanda di protezione e sicurezza. L'apparecchio è infatti collegato ad una centrale operativa che individua subito il luogo da cui parte la segnalazione, lancia automaticamente un SOS in caso di incidente, guasto meccanico o aggressione. La centrale localizza il veicolo e passa immediatamente le indicazioni a forze dell'ordine, pronto intervento meccanico e soccorso sanitario. Cosa ne pensa Patrizia De Rose, Capo Dipartimento per le Pari Opportunità?

Quanto le donne sono utenti "attive" della strada rispetto a qualche anno fa?

L'utilizzo da parte delle donne dell'automobile rispecchia pienamente il ruolo femminile all'interno della nostra società. Se è, infatti, aumentato il numero delle donne che guida o che possiede un'autovettura ciò è potuto accadere perché, per fortuna, è aumentato il numero delle donne che lavorano e che possono anche permettersi l'acquisto di un'automobile.

Maggiore "utenza attiva della strada" a fronte di una maggiore autonomia femminile e di una maggiore presenza delle donne nella vita sociale.
Un dato interessante riguarda le caratteristiche su cui le donne si basano per scegliere la propria automobile e sull'uso che ne fanno. Secondo una ricerca effettuata nel corso del 2011 (Gfk Eurisko) il 23% delle donne punta alla manovrabilità e comodità dell'auto. Diversamente dagli uomini, non pensiamo alla potenza della cilindrata ma facciamo prevalere il senso pratico, tipicamente femminile e optiamo per autovetture facili da manovrare e parcheggiare.
Inoltre, sempre secondo i dati dell'indagine citata, l'81% delle donne usa la macchina per andare al lavoro, per accompagnare i bambini a scuola e per le altre incombenze familiari. L'automobile diventa, pertanto, un valido aiuto per favorire la conciliazione tra i tempi di vita e di lavoro, soprattutto nelle grandi metropoli.
Le donne sono sempre alla ricerca perenne di ottimizzazione dei tempi e la macchina è un valido aiuto in tal senso.

La sicurezza stradale non fa distinzione di sesso e quindi anche le donne devono pensare a proteggersi. Quanto però sono realmente sensibili a questo tema?

La sicurezza sulla strada è un'esigenza collettiva. Le donne, come si rileva anche dai dati assicurativi, sono più prudenti alla giuda e più rispettose delle regole e del codice stradale.
Il programma 2011-2020 sulla sicurezza stradale adottato dalla Commissione Europea intende sensibilizzare i Paesi sull'importanza di individuare iniziative tese a migliorare la sicurezza del veicolo, la sicurezza dell'infrastruttura stradale e il comportamento degli utenti della strada.
Ritengo, però, che la sicurezza stradale per le donne sia strettamente connessa non solo alla possibilità di subire o anche provocare incidenti automobilistici ma anche al rischio di subire aggressioni, rapine e violenze di ogni tipo.

In tal senso ci sono dispositivi satellitari, penso alla Pink Box, pensati esclusivamente per loro. Quanto sulle strade è importante sentirsi protetti sempre e ovunque?

La sicurezza è un diritto ma anche un dovere, il dovere del rispetto delle regole. Sicurezza e l'educazione stradale sono le due facce della medesima medaglia. Il comportamento corretto garantisce il diritto di tutti.
Per quanto riguarda la Pink Box dico, con orgoglio, che il Dipartimento per le pari opportunità che ho l'onore di dirigere, già nel 2008 si era posto il problema della sicurezza stradale per le donne. In quell'anno è stato infatti stipulato un protocollo con il Comune di Milano e la fondazione ANIA per consentire la sperimentazione della Pink Box da destinare a 2000 donne proprietarie di autovetture.
Dopo Milano l'intervento è stato fatto anche a Roma ed ha interessato mille donne che hanno ricevuto il dispositivo da installare sulle proprie auto.

Lei personalmente cosa ne pensa?

Lo ritengo un utile dispositivo per far fronte ad eventuali rischi che le donne corrono sulle strade, come incidenti, guasti meccanici o, peggio, aggressioni e atti di violenza. Si tratta di un semplice sistema satellitare che può però rendere più serena la guida delle donne, dal momento che in caso di allarme il veicolo viene localizzato immediatamente dalle forze dell'ordine che possono intervenire per soccorrere la donna in difficoltà. L'iniziativa è, peraltro, in linea con le Raccomandazioni dell'Unione Europea, che da tempo chiede ai Paesi membri l'utilizzo della tecnologia sui veicoli per migliorare la sicurezza sulle strade.

Come raggiungere un numero maggiore di donne e ragazze sensibilizzandole sul problema? Insomma, come incentivarle ad un maggior utilizzo di questi strumenti che ci sono e che contribuiscono ad una maggiore sicurezza?

Non desidero che venga veicolato il messaggio che guidare è per le donne pericoloso. Strumenti come la Pink Box sono utili ma non sono la soluzione per eccellenza. La sensibilizzazione deve essere orientata al rispetto delle regole e ad una maggiore diffusione dell'educazione stradale.
I giovani, siano essi ragazzi o ragazze vanno educati soprattutto al valore della vita e in questa direzione le campagne di comunicazione sulla sicurezza stradale possono fornire un elevato contributo.

La Pink Box può però rendere più serena la guida delle donne, proteggendole in ogni circostanza, 365 giorni l'anno, 24 ore su 24.

L'apparecchio è collegato ad una centrale operativa che individua subito il luogo da cui parte la segnalazione, lancia automaticamente un SOS in caso di incidente, guasto meccanico o aggressione. Ed arrivano i soccorsi.

Comunicare sicurezza? Il messaggio vincente è quello che riesce ad ottenere il proprio obiettivo, quello cioè che modifica realmente i comportamenti.

"INNOVAZIONE NELLA CONTINUTÀ"

Intervista con Umberto Guidoni, Segretario Generale, Fondazione Ania

Una corretta informazione diventa il presupposto necessario per instaurare da subito un rapporto di fiducia con l'utente della strada. Si dovrebbe cercare costantemente un dialogo convincente che sia uno strumento irrinunciabile per educare e costruire un "cittadino attivo" e coinvolto nel costruire un ambiente sicuro. Ma qual è in un settore così complesso la comunicazione idonea, il messaggio vincente? Lo abbiamo chiesto a Umberto Guidoni, Segretario Generale di Fondazione Ania.

Comunicare sicurezza in ambito stradale, perché è così difficile?
La comunicazione sociale di per sé ha una difficoltà di partenza perché quando non si pubblicizza un prodotto bensì un comportamento corretto, in questo caso il rispetto della strada e delle regole, non è poi così facile individuare il "tono adatto". È sempre necessario trovare un punto di equilibrio tra immagini e parole che possono scioccare e sollecitare l'attenzione evitando però che questo tipo di impatto sia troppo cruento. Si rischierebbe, infatti, che invece di attirare l'attenzione la stessa venga distolta perché quello che si propone è appunto troppo "violento".

Si può parlare di "messaggio vincente"?
Il messaggio vincente è quello che riesce ad ottenere il proprio obiettivo, cioè modificare realmente i comportamenti alla guida. Dalle analisi svolte, quando abbiamo scelto di proporre delle campagne che via via hanno assunto un tono più impattante, è emerso come fosse utile rappresentare delle situazioni reali nelle quali chiunque si può ritrovare cercando di far capire, attraverso le parole che venivano associate all'immagine, che le circostanze che sembrano tanto lontane da noi ci possono poi, invece, coinvolgere e riguardare.

Una moltitudine di Campagne di sensibilizzazione ogni anno vengono lancia-

te da Istituzioni, aziende, Enti vari. Qual è il loro reale effetto?

È necessario fare una premessa. Questo della sicurezza stradale è un tema fortemente sottovalutato dall'opinione pubblica e dai media che si ricordano della gravità di questa situazione solo quando avvengono degli incidenti particolarmente gravi. Al verificarsi di tali eventi sembra che tutti si risveglino da una sorta di torpore rendendosi conto che gli incidenti stradali rappresentano la più grande tragedia del nostro Paese.

Partendo da questo presupposto, qualunque iniziativa che possa in qualche modo sollecitare l'attenzione dell'opinione pubblica sia a livello locale che nazionale è utile ed opportuna. Certamente, riuscire a fare sistema sulle strategie di intervento ma anche su quelle di comunicazione rafforzerebbe l'impatto delle campagne che si promuovono

Fondazione Ania per una cultura della sicurezza stradale. Una storia che viene da lontano con quale presente?

Noi cerchiamo di fare delle attività che diano continuità ai progetti che hanno manifestato una maggiore capacità di penetrazione. Penso alle campagne sull'alcol, sul trasporto pesante, sull'utilizzo della tecnologia, che abbiamo iniziato da qualche anno e che stanno dando buoni risultati in termini di riduzione dell'incidentalità.

Guardando alla strategia che la Fondazione ANIA intende perseguire per il futuro, direi che si può inquadrare nella logica della "innovazione nella continuità". Vogliamo aumentare l'utilizzo delle nuove tecnologie per individuare le cause più frequenti degli incidenti stradali, in modo da analizzarle e tentare di rimuoverle. Parallelamente vogliamo continuare ad investire nella formazione, in particolare per i giovani e per i neo patentati. Per questo siamo convinti, tra le altre cose, che sia necessario favorire il più possibile la diffusione dei corsi di guida sicura.

La sicurezza la si impone e la si insegna, ma se poi manca il rispetto delle regole gli sforzi diventano inutili. Lei resta comunque fiducioso per un … domani migliore?

Questo è un campo in continua evoluzione e, per rendersene conto, basta guardare agli innumerevoli interventi di modifica che si fanno sul Codice della strada. L'attenzione verso i temi della sicurezza stradale deve essere sempre alta, perché vanno individuate le esigenze e i rischi che si presentano di anno in anno. L'evoluzione della tecnologia, la conseguente diffusione dei telefoni cellulari e dei sistemi di navigazione, ha aperto la strada a nuove forme di pericolo per la sicurezza stradale. E' stato necessario, in tal senso, un intervento del legislatore per regolare l'uso improprio di certi strumenti mentre si è al volante. Negli ultimi 8 anni, vale a dire da quando la Fondazione ANIA ha avviato la sua attività, c'è stata una forte crescita della presa di coscienza verso il problema dell'incidentalità stradale. Purtroppo, i cambiamenti nelle abitudini dei guidatori non sono arrivati con la stessa velocità. Va comunque detto che abbiamo investito molto nella formazione e ci aspettiamo che le giovani generazioni di guidatori, nel tempo, diventino sempre più virtuose.

Tra le tante iniziative, Fondazione Ania si segnala per un forte impegno sulla Scatola Rosa. E la recente iniziativa torinese ne è la conferma. Ce ne può parlare?

Anche se sono più prudenti degli uomini, nel 2010 oltre 800 donne hanno perso la vita in incidenti stradali. Le automobiliste corrono numerosi rischi sulle strade: incidenti, guasti meccanici e, peggio ancora, aggressioni e atti di violenza. Riteniamo che la sicurezza nella mobilità e la protezione personale delle donne debbano essere considerati valori fondamentali di una società civile. Il progetto "Scatola Rosa", voluto e promosso dalla Fondazione ANIA, con patrocinio del Ministero per le Pari Opportunità e il supporto di vari enti locali, intende mettere le donne al centro di progetti di educazione stradale e di iniziative che consentiranno loro di muoversi con serenità, consapevoli di una protezione efficace e immediata. Recentemente abbiamo siglato un accordo con l'Assessorato alla Mobilità della Regione Piemonte che prevede la distribuzione di 500 scatole rosa ad altrettante donne che ne faranno richiesta. Le spese di installazione e il canone di gestione per i primi 3 anni saranno totalmente a nostro carico. Questa iniziativa è la prova che Istituzioni pubbliche e private possono cooperare efficacemente per dare risposte forti e concrete all'esigenza di sicurezza delle persone.

Questo della sicurezza stradale è un tema fortemente sottovalutato dall'opinione pubblica e dai media che si ricordano della gravità di questa situazione solo quando avvengono degli accadimenti particolari.

Il progetto "Scatola Rosa", voluto e promosso dalla Fondazione ANIA, con patrocinio del Ministero per le Pari Opportunità e il supporto di vari enti locali, intende mettere le donne al centro di progetti di educazione stradale

IL VENTO È CAMBIATO

A cura di Roberto Cortesi,
Marketing & Communication Manager, Viasat Group

Condizione per il nuovo rinascimento che si sta avviando è un illuminismo sociale e culturale in cui la tecnologia sarà sempre più parte integrante. Una tecnologia utile ed accessibile per rendere la vita di ognuno di noi più semplice e più sicura.

Viasat studia soluzioni ed investe da oltre 25 anni ed è oggi protagonista di questa rivoluzione telematica al fianco dei cittadini-consumatori, delle assicurazioni, delle imprese.

2012 senza scomodare i Maya anche i più distratti ed i più scettici si sono ormai resi conto che stiamo attraversando un momento storico, un momento di profondo cambiamento. Un cambiamento che ha determinato la caduta dei fragili equilibrismi economici e sociali su cui si è fondata, negli ultimi decenni la stabilità dei paesi più "evoluti" ed il ritorno a valori reali basati sulla comunità d'intenti e sulle capacità di immaginare, ma soprattutto di fare, di costruire una società sicura e sostenibile non solo per le nuove generazioni, ma (passatemi l'innato slancio di ottimismo) anche per quelle in corso.
Anche se gli effetti della crisi sono ancora persistenti, o forse proprio per questo motivo si è raggiunta la piena consapevolezza di quanto sia necessaria una svolta, una presa di coscienza generale in cui nessuno può tirarsi fuori, aspettando che qualcuno possa improvvisamente trovare la pozione che ci renda improvvisamente più ricchi, felici e sicuri. I governi, le imprese, le associazioni, le corporazioni, noi tutti singoli cittadini siamo chiamati ad una presa di responsabilità ed a rimboccarci le maniche offrendo ognuno il proprio piccolo o grande contributo. Non importa quanto possa essere difficile. Bisogna fare. Per costruire una nuova realtà solida come la roccia sono necessari tanti granelli di sabbia ed ognuno deve portare il suo.
"Quando soffia forte il vento del cambiamento c'è chi innalza muri e chi costruisce mulini a vento". Condizione per il nuovo rinascimento che si sta avviando è un illuminismo sociale e

culturale in cui la tecnologia sarà sempre più parte integrante. Una tecnologia utile ed accessibile per rendere la vita di ognuno di noi più semplice e più sicura.
Non è un caso che la copertina di questa settima edizione della Guida alla Sicurezza annunci, senza esitazioni o giri di parole, l'avvio della rivoluzione telematica. Perché di rivoluzione si tratta.
Ciò che sta accadendo in Italia (e nel resto del mondo) in merito all'applicazione delle tecnologie satellitari ed ai servizi basati sulla geolocalizzazione è realmente emblematico. Trascorso il tempo delle teorie, delle prove e delle sperimentazioni si è avviati verso una diffusione massiccia. Viasat studia soluzioni ed investe da oltre 25 anni per questi obiettivi ed è oggi protagonista di questa rivoluzione al fianco dei cittadini-consumatori che richiedono più sicurezza per se e per le proprie famiglie e più risparmio sulle tariffe assicurative; delle assicurazioni che ricercano nuove formule per ridurre i rischi e ridurre le numerose frodi; delle imprese che richiedono maggiore efficienza e sicurezza per le loro flotte. Ed è al fianco in particolare delle istituzioni che sono sempre più sensibili e partecipi alla diffusione delle tecnologie basate sulla localizzazione satellitare consapevoli dei ritorni sociali che esse comportano.
La riduzione dei rischi sulla strada (con obiettivi sempre più stringenti imposti dalle direttive europee e recepite dagli stati membri) significa maggiore sicurezza, meno costi e più benessere per tutti.
Sistemi intelligenti capaci di segnalare in tempo reale un incidente e di inviare immediatamente i soccorsi necessari significa salvare molte vite umane. Dispositivi in grado di tracciare i percorsi effettuati, di localizzare un veicolo, di ricostruire le dinamiche dei sinistri, di monitorare e ridurre il consumo di carburante, di ridurre le emissioni di CO_2 significa maggiore efficienza e risparmio per i privati, per le flotte, per le compagnie assicurative e meno traffico per la collettività. Sistemi che permettono di proteggersi dalle rapine o dalle aggressioni attivando i soccorsi semplicemente premendo un pulsante significa tranquillità in mobilità per noi e per i nostri figli.
Tutto questo è già realtà e Viasat lo propone da tempo, sviluppando continuamente nuovi servizi e nuove tecnologie come l'Innovativa BluBox Platform. Non una semplice "scatola nera" ma una sintesi assoluta di telematica satellitare applicata al mondo delle assicurazioni, dei consumatori, e delle istituzioni in grado di coniugare in un unico dispositivo dal design evoluto, dalle dimensioni compatte e di semplicissima installazione tutti i servizi e le funzionalità descritte attraverso l'affidabilità e l'innovatività delle soluzioni tecnologiche adottate.
Un nuovo modo di concepire la "scatola nera" non più come controllo ma come mezzo per vivere meglio. Una soluzione, BluBox, che nasce certamente per consentire alle Compagnie di ridurre i propri rischi e di conseguenza le tariffe per il proprio cliente ma che può crescere ed essere personalizzata sulla base delle esigenze ulteriori di quest'ultimo, privato o azienda che sia, attraverso la vasta gamma di accessori e servizi opzionali e l'assistenza ed i vantaggi che Viasat, unica sul mercato, è in grado di offrire.
Per una società costantemente in mobilità, i vantaggi che queste soluzioni possono generare sono assodati e misurabili e la diffusione di tali tecnologie è in costante ascesa. Ma siamo solo all'inizio perché affinché tutti ne possano godere è necessario che aumenti la conoscenza di tali sistemi e degli innumerevoli benefici che ne derivano.
E le istituzioni ormai lo riconoscono da tempo. Mai come in questi mesi è stata così forte la spinta verso progetti ambiziosi di mobilità sostenibile e delle cosiddette "Smart Cities" in cui grazie alla telematica satellitare, e con un partner tecnologico come Viasat al fianco delle Amministrazioni pubbliche, sarà possibile promuovere e premiare i comportamenti virtuosi dei cittadini al volante; garantire maggiore sicurezza e meno incidenti; pagare meno l'assicurazione; avere meno congestionamenti del traffico; pagare automaticamente i pedaggi non solo autostradali ma anche di accesso alle zone a traffico limitato; trovare un parcheggio libero e pagare facilmente la sosta reale; garantire una mobilità ecosostenibile ed efficiente; tracciare le merci trasportate e garantire consegne più rapide e meno onerose.
Napoli, con il progetto Napoli Virtuosa che si pone l'obiettivo di concedere agevolazioni importanti ai cittadini virtuosi al volante), Roma, Torino e la Regione Piemonte, con Fondazione Ania per il progetto Pink Box per la sicurezza delle donne sono solo alcuni esempi dell'impegno di Viasat per una mobilità sostenibile.
Il futuro è già oggi, I tempi sono maturi, questo è il nostro granello di sabbia.

Per una società costantemente in mobilità, i vantaggi che l'Innovativa BluBox Platform sono assodati e misurabili.

Napoli, per il progetto Napoli Virtuosa; Roma, Torino e la Regione Piemonte, per il progetto Pink Box per la sicurezza delle donne sono solo alcuni esempi dell'impegno di Viasat per una mobilità sostenibile.

Nel periodo 2001-2010, si è registrata una riduzione dei decessi del -54%, ovvero del -59% in termini di tasso di mortalità, e dei feriti del -30%. Centrati gli obiettivi con un anno di anticipo.

"La competenza maturata dai gestori autostradali nel campo dei servizi tecnologici e innovativi risulta fondamentale: l'autostrada, infatti, è da sempre il banco di prova di tecnologie e tecniche gestionali innovative e i risultati assolutamente positivi, in termini di condizioni di deflusso e di incidentalità, ne sono una conferma". A parlare è Massimo Schintu, Direttore Generale di AISCAT. Lo abbiamo intervistato.

LA TECNOLOGIA VIAGGIA IN AUTOSTRADA

Intervista con Massimo Schintu, Direttore Generale AISCAT

L'infrastruttura di tipo autostradale si presenta come la più adatta a sostenere la mobilità perché offre la massima flessibilità dei tempi, nonché dei percorsi. Oggi, come valuta la rete autostradale italiana?

Le autostrade in concessione rappresentano il 3% circa della rete stradale primaria del Paese, ma costituiscono l'asse infrastrutturale portante del Paese sostenendo il 25% della mobilità nazionale. Solo lo scorso anno, infatti, sono transitati oltre 83 miliardi di veicoli-km (il 22% dei quali, pari in termini assoluti a circa 19 miliardi di veicoli-km, è costituito da veicoli pesanti).

Si tratta di un sistema che, pur realizzato con lungimiranza e costantemente migliorato nella gestione e nelle dotazioni tecnologiche, ha visto un aumento complessivo del traffico di circa il 180% negli ultimi 30 anni. Il tutto a fronte di una crescita di appena il 12% della rete, con ovvie ricadute sulla sempre più importante domanda di traffico e di mobilità, sia su percorrenze medio – lunghe, sia (e sempre più negli ultimi tempi) su percorrenze brevi.

Appare significativo ricordare che, mentre in Paesi come Francia, Spagna e Portogallo (ossia i nostri competitors europei) la rete autostradale ha registrato, negli ultimi 20 anni, incrementi assoluti di oltre 1.300 km (con un picco di oltre 3.500 km in Francia), in Italia l'incremento è stato, nello stesso arco temporale, di appena 400 km.

Intanto i numeri ci dicono che l'incidentalità in autostrada è sensibilmente diminuita. Un bel risultato dovuto a quali fattori?

Il notevole impegno profuso, sia in termini di risorse investite che di gestione quotidiana, ha garantito ottimi risultati nel corso degli ultimi anni: nel periodo 2001-2010, si è registrata una riduzione dei decessi del -54%, ovvero del -59% in termini di tasso di mortalità, e dei feriti del -30% e il settore delle autostrade a pedaggio è l'unico sistema stradale italiano ad aver raggiunto (anche con un anno di anticipo) l'obiettivo prefissato dalla Commissione Europea di ridurre del 50% la mortalità entro il 2010. I dati preliminari dei primi 9 mesi del 2011 confermano la tendenza positiva, con un ulteriore decremento del -6% circa del numero di incidenti e del -15% di quello dei morti. Il settore ogni anno spende, mediamente, intorno ai 100.000 Euro al km. All'interno di questa cifra sono compresi tutti quegli interventi di manutenzione e implementazione, oltre alle spese per il personale specializzato e le sue strumen-

tazioni. Sempre i dati ISTAT del 2009 sull'intero sistema viario nazionale evidenziavano che i morti lungo le autostrade a pedaggio costituiscono il 6% circa del totale a fronte del 44,7% registrato in ambito urbano. Inoltre va ricordato l'ormai storico rapporto con il Servizio di Polizia Stradale che opera in via esclusiva lungo la rete autostradale, rapporto regolato da un'apposita convenzione: parliamo di un apparato di Polizia Stradale costituito da 55 caserme, 12 COA, circa 3.700 uomini e più di 600 automezzi dedicati alle attività di prevenzione e controllo in autostrada. Il comportamento umano è in assoluto la prima causa degli incidenti in quasi il 94% dei casi. Il più delle volte i sinistri sono causati da comportamenti scorretti da parte dei guidatori (mancato rispetto dei limiti di velocità, delle distanze di sicurezza, manovre sconsigliate e vietate, alterazione dello stato psico-fisico, ecc.).

È in costante crescita la diffusione di sistemi eCall per le chiamate di emergenza e lo scambio di informazioni tra veicoli ed infrastrutture. Come valuta queste soluzioni a favore della sicurezza?

Occorre sfruttare al massimo le potenzialità di questo strumento innovativo, evitando però sovrapposizioni o inutili intralci operativi che potrebbero invece riflettersi in un peggioramento delle condizioni di sicurezza in ambito stradale e autostradale.

Tenendo conto delle tipicità delle reti autostradali in concessione, delle responsabilità nella gestione di incidenti attribuite alla Polizia Stradale ed al gestore stesso, nonché dei buoni risultati raggiunti sotto il profilo della sicurezza stradale, è auspicabile che per lo sviluppo e per l'implementazione dell'eCall nell'Unione europea vi sia la partecipazione attiva dei gestori autostradali, la loro competenza ed expertise, salvaguardando le tecnologie e le procedure operative già esistenti e che si sono dimostrate efficaci in termini di livelli di sicurezza.

Certamente tutte le applicazioni che assicurano una migliore capacità di "dialogo" tra Infrastrutture e veicolo sono benvenute se comportano un incremento dei livelli di sicurezza della circolazione e tutelano, non sovrapponendosi, le attuali tecnologie e le procedure operative esistenti.

È necessario guardare al futuro con l'attenzione incentrata non soltanto sull' "hardware", ma anche sul "software": ci sono macchine e camion che passano sulle infrastrutture autostradali, ma in prospettiva si farà sempre più fatica a dargli più asfalto. È allora centrale la possibilità di fornire agli utenti sistemi intelligenti per cui possono muoversi sapendo cosa hanno davanti, cosa incontreranno, dove devono andare, con indicazioni per scegliere meglio come e quando muoversi viaggiando più in sicurezza. Nello stesso tempo attraverso i sistemi intelligenti si riesce a migliorare le modalità di utilizzo delle infrastrutture, ottimizzare la gestione del traffico e ridurre il congestionamento.

Autostrade fornitrici di servizi tecnologici e innovazione, quindi...

La competenza maturata dai gestori autostradali nel campo dei servizi tecnologici e innovativi risulta fondamentale: l'autostrada, infatti, è da sempre il banco di prova di tecnologie e tecniche gestionali innovative e i risultati assolutamente positivi, in termini di condizioni di deflusso e di incidentalità, ne sono una conferma.

Tutte le applicazioni che assicurano una migliore capacità di "dialogo" tra Infrastrutture e veicolo sono benvenute se comportano un incremento dei livelli di sicurezza della circolazione.

È centrale la possibilità di fornire agli utenti sistemi intelligenti per cui possono muoversi sapendo cosa hanno davanti, cosa incontreranno, dove devono andare, con indicazioni per scegliere meglio come e quando muoversi viaggiando più in sicurezza.

IL FATTORE TEMPO È DECISIVO

Intervista Andrea Fabbri,
Segretario Nazionale SIMEU

Il fattore tempo rappresenta una delle variabili più importanti per la riuscita di un soccorso: più tempestivamente si interviene, prima si riesce a trattare correttamente il paziente.
La tecnologia Viasat spesso salva la vita.

Nel paziente traumatizzato è necessario agire rapidamente ed efficacemente in condizioni logistiche spesso difficili. È quindi fondamentale un corretto e tempestivo approccio al paziente traumatizzato già nelle prime fasi di intervento sanitario - fase preospedaliera - per favorire la scomparsa dei tempi morti e le giuste scelte terapeutiche derivanti sempre da una diagnostica estremamente corretta. Nella "GOLDEN HOUR" ogni minuto è prezioso. Risponde alle nostre domande Andrea Fabbri, Segretario Nazionale della Società Italiana di Medicina d'Emergenza-Urgenza.

Qual è il peso dell'incidentalità stradale nell'ambito delle emergenze e delle urgenze?

I traumi da incidente stradale rappresentano una parte importante di attività per la organizzazione del Soccorso 118. Nelle nostre organizzazioni i feriti vengono soccorsi con mezzi attrezzati e trasportati nei Pronto Soccorso degli ospedali. Questo tipo di attività rappresenta una parte importante sia del percorso professionale che dell'attività di tutte le figure professionali impegnate nell'emergenza.

Quali sono i numeri più significativi che meglio descrivono il fenomeno?

Nonostante una consistente riduzione dei decessi per incidente stradale, in linea con gli obiettivi della Comunità Europea (-42% della mortalità dal 2002 al 2010), i dati ISTAT 2010 indicano che il fenomeno resta preoccupante con un costo a livello nazionale di circa 300.000 feriti e 4000 decessi ogni anno. I soccorsi per gli eventi più gravi vengono eseguiti per incidenti su strade al di fuori dei centri abitati (escludendo le autostrade), dove si registra una mortalità complessiva del 5%. Anche sulle autostrade gli interventi registrano un'elevata mortalità 3% circa. Il Medico d'Urgenza riveste un ruolo determinante sia per quanto riguarda il ruolo sul territorio, circa il 20% della sua attività, sia per quanto riguarda il ruolo a livello di Pronto Soccorso e Medicina d'Urgenza, circa 10% dell'attività complessiva.

Come sono cambiate le tecniche di soccorso e di primo intervento nel corso del tempo?

L'organizzazione dei soccorsi è in continua evoluzione nel tentativo di articolare e rafforzare una rete che tende ad una progressiva integrazione e continuità del sistema territorio-ospedale. La Società Italiana di Medicina d'Emergenza Urgenza (SIMEU) a questo proposito propone soluzioni organizzative che prevedono l'impiego di una figura di professionisti del soccorso con unico percorso di formazione e professionale, secondo standard riconosciuti a livello internazionale, con l'obiettivo di soluzioni organizzative sempre più tempestive ed efficaci.

In merito al successo del soccorso, quale ruolo gioca il fattore tempo?

Il fattore tempo rappresenta una delle variabili più importanti per la riuscita di un soccorso: più tempestivamente si interviene e prima si fa la diagnosi, prima si riesce a trattare correttamente il paziente. È questa la ricetta di un buon intervento.

A breve sarà obbligatorio il sistema eCall capace di attivare immediatamente un soccorso in caso di grave incidente e geolocalizzare precisamente il luogo dell'evento. Che ne pensa?

Per quanto ne sappiamo questa soluzione rappresenta ancora una sperimentazione e non mi risulta ci siano dati sufficienti ad esprimere giudizi. Il presupposto però sembra ottimo anche per la ricaduta di informazioni che potrebbe restituire oltre che per il soccorso in emergenza anche su aspetti che riguardano la circolazione stradale, l'organizzazione della rete stradale e quindi eventuali riorganizzazioni della rete dei soccorsi.

Un'ultima domanda. Quale può essere il contributo del medico nella diffusione sui principali fattori di rischio e sugli effetti degli incidenti stradali?

Questa azione andrebbe promossa, in quanto il Medico d'Urgenza è la figura più idonea per fare prevenzione, nei casi con traumi non particolarmente gravi, sulle cause degli incidenti e sui loro fattori di rischio. A tal proposito un'attività di prevenzione in quei momenti risulterebbe strategica ed efficace perché i soggetti coinvolti risulterebbero, da studi eseguiti qualche anno fa, particolarmente sensibili al tema incidenti, in quanto danneggiati dall'evento.

Nella "GOLDEN HOUR" ogni minuto è prezioso. I tempi di risposta alla chiamata devono essere rapidi e ogni azione che si va a compiere sul luogo dell'incidente deve avere uno scopo salva-vita.

Il sistema eCall, geolocalizzando precisamente il luogo dell'incidente e riducendo i tempi morti, facilita il lavoro di soccorso su pazienti traumatizzati. Il fattore tempo è decisivo.

FATE SPAZIO ALLA TELEMATICA

Intervista Filippo Pavan Bernacchi, Presidente FEDERAUTO

L'elettronica e la telematica può e deve contribuire alla riduzione della rischiosità stradale e dell'ambiente, ma anche proteggere il mezzo, il conducente e i cittadini. Dal punto di vista sociale e istituzionale, quelle stesse tecnologie, dovrebbero essere maggiormente riconosciute e messe in condizione di contribuire in modo massivo a tale esigenze, non più attraverso una progressione morbida, ma attraverso un cambiamento di scala. Non fermarsi a quanto di buono è stato fatto sinora, quindi, ma andare oltre, guardare avanti. Cosa ne pensa Filippo Pavan Bernacchi, Presidente di Federauto? Glielo abbiamo chiesto.

Le tecnologie dovrebbero essere messe in condizione, attraverso un cambiamento di scala, di contribuire in modo massivo al tema della sicurezza.

Più le vetture costano, più i Clienti sembrano apprezzare prodotti innovativi. La telematica e l'elettronica è ancora per pochi.

I nostri interlocutori sono il Governo italiano, la Commissione Europea, il Parlamento Europeo, i Media e i Costruttori e le Aziende che abbiano dei progetti di pubblica utilità.

In quale maniera Federauto contribuisce al tema della mobilità e della sicurezza stradale nel nostro Paese?

L'attività della Federazione è tesa costantemente allo svecchiamento del parco circolante affinché sulle nostre strade ci siano vetture meno inquinanti e più sicure. Noi promuoviamo quindi ogni iniziativa riguardante la sicurezza ed i dispositivi atti a migliorarla. Ad esempio: Abs, Airbag, Esp... Alcuni nostri Associati, ad esempio i concessionari del Gruppo Fiat, hanno per anni promosso con Fiat stessa l'iniziativa BimbiSicuramente, che parla della sicurezza dei minori in auto.

Dal vostro osservatorio, registrate maggior attenzione da parte delle imprese alle reali esigenze di mobilità e sicurezza da parte del consumatore? E come si concretizza?

La domanda si segmenta in due grandi aree: chi è sensibile a questi temi e chi assolutamente no. Alcuni Clienti guardano solo il prezzo e sono impermeabili e refrattari ai temi dell'ecologia o della sicurezza. Altri, invece, sono molto informati e pretendono questi dispositivi. Molto spesso, se non sono disponibili per il modello desiderato, arrivano ad acquistare un'altra vettura o a posticipare l'acquisto.

L'informazione a bordo e l'interazione veicolo-infrastruttura sono fondamentali. Prodotti innovativi (elettronica e telematica) sono già disponibili ma quanto poi sono realmente diffusi?

Risposta complessa perché dipende anche dalle dotazioni di primo impianto delle autovetture, e quindi dalle scelte delle Case automobilistiche. Ad ogni modo, più le vetture costano, più i Clienti sembrano apprezzare questi temi e questi dispositivi. Ci sono ancora però dei passi in avanti da fare per renderli più semplici e, soprattutto, più personalizzabili e aggiornabili.

Le tecnologie dovrebbero essere messe in condizione, attraverso un cambiamento di scala, di contribuire in modo massivo al tema della sicurezza. È d'accordo? E come vi impegnerete in tal senso?

Sono molto d'accordo, ma la domanda sale con la "cultura" del Consumatore, e la cultura si può evolvere solo poco per volta. Poi c'è la componente prezzo che non è una variabile trascurabile. Federauto è da sempre impegnata nel diffondere i giusti messaggi ai Consumatori e ai Dealer affinché si orientino correttamente nello scegliere i giusti dispositivi o servizi. Ma i Dealer, tendenzialmente, vendono quello che i Clienti chiedono, desiderano. La responsabilità di tutti, anche dello Stato, è quella di indirizzare correttamente le scelte poiché è un tema di interesse collettivo.

Distratti, trasgressivi e poco attenti: questo è il ritratto degli italiani al volante, un quadro che testimonia scarsa attenzione alla sicurezza. Superamento dei limiti di velocità, mancato uso delle cinture di sicurezza, passaggio con semaforo rosso, inversione a U e poi il dilagante fenomeno della guida dopo aver assunto alcolici: sono alcune fra le tante infrazioni che si registrano sulle nostre strade. Ma è possibile evitare tutto ciò? Vincenzo Borgomeo, che scrive di automobili e motori da una vita, è un convinto sostenitore del partito del sì. Basta infatti utilizzare il buon senso nella scelta del veicolo e seguire delle semplici regole di sicurezza per non mettere a repentaglio la nostra vita e quella di chi amiamo. Conoscere è fondamentale per prevenire e questo libro con serietà e un tocco di leggerezza ci aiuta, con piccoli suggerimenti, a rendere il nostro viaggio... un gran bel viaggio!

Nessuno, meglio di un appassionato di automobili, è in grado di cogliere la complessità, la drammaticità della questione "sicurezza stradale". Ecco perché un libro su questo tema.

TRASGREDIRE, CHE PASSIONE

Intervista con Vincenzo Borgomeo,
Responsabile Motori - La Repubblica.it

Un libro sulla sicurezza stradale. Perché?

Nel mondo dei motori si possono scrivere solo libri sulla Ferrari. Sono gli unici che si vendono e gli unici, di conseguenza, che gli editori pubblicano volentieri. Però arriva il momento in cui ognuno di noi si deve impegnare su questo tema. Il classico "fare qualcosa". In realtà questa domanda "complicata" me la sono posta anche io. E l'ho rivolta a Michele Serra che nella prefazione al libro ha risposto così. Insomma, ti faccio rispondere da qualcuno più bravo di me... Eccola: "Velocità, movimento, viaggio, sono parole che parlano di libertà. Le lamiere lucenti dell'automobile, la ruota della motocicletta che punta l'orizzonte. Non riusciremmo a immaginare il Novecento senza automobile, così come non possiamo immaginare il Duemila senza internet. La motorizzazione di massa, il battito del motore a scoppio sono stati il ritmo dell'umanità degli ultimi cento anni. Poeti e scrittori (anche grandi poeti, anche grandi scrittori) hanno cantato l'automobile e l'hanno raccontata: le linee del metallo, il fascio luminoso dei fari, gli interni che custodiscono segreti, amicizie, amori, racconti, pensieri, canzoni. Vincenzo Borgomeo queste cose le sa: scrive di automobili e di motori da una vita. Le guida e le racconta. Nessuno, meglio di un appassionato di automobili, è in grado di cogliere la complessità, la drammaticità della questione "sicurezza stradale". Si trattasse, semplicemente, di cogliere nel groviglio delle lamiere, nell'ingorgo che asfissia la vita, nell'inquinamento venefico, una falce malefica che diffonde morte e menomazione, tutto sarebbe più semplice: una brutta cosa non può che

Distratti, trasgressivi e poco attenti: questo è il ritratto degli italiani al volante, un quadro che testimonia scarsa attenzione alla sicurezza. Il quadro è tragico.

La regola è una sola: rispettare la regola. Un gesto semplice come quello di allacciare le cinture di sicurezza, anche dietro. Le regole, sembra una banalità ma è vero, sono fondamentali.

produrre brutti effetti. Ma non è così. La morte stradale arriva, spesso, a chiudere brutalmente il cerchio di un viaggio felice, di una serata allegra, di un'emozione da condividere. Si impugna il volante della libertà, si finisce prigionieri di un fine corsa brutale, crudele".

Gli italiani al volante. Qual è il ritratto che ne viene fuori?

Un quadro tragico. Basta dire che ogni anno in Italia le vittime da incidenti stradali si avvicinano molto al totale dei caduti del contingente USA durante il conflitto in Iraq. O che, ancora oggi, abbiamo un morto ogni due ore. Basta questo per capire che siamo in totale emergenza e che il quadro che ne esce fuori è tragico. Siamo di fronte quasi ad una guerra con costi diretti e indotti attorno a 30 miliardi di euro l'anno, come una manovra economica. Non possiamo più permettercelo.

Sembra ci sia una vera passione nel trasgredire. Quali sono i comportamenti a rischio più comuni?

I comportamenti a rischio sono tanti, ma ci terrei a ricordare il problema dei bambini in auto. Emergenza pura: solo quattro su dieci piccoli viaggiano su un seggiolino, mentre l'88 per cento degli adulti indossa regolarmente le cinture di sicurezza anteriori che diminuisce del 50 per cento per i brevi spostamenti in città, dove invece si concentrano il 70 per cento degli incidenti stradali. E molti oggi pensano ancora che "tanto sono pochi metri" o che "in braccio alla mamma sia più sicuro". Niente di più sbagliato: il 40 per cento degli incidenti mortali per i bambini si verifica durante percorsi inferiori ai 3 km, senza contare che in braccio alla mamma o al papà non c'è alcuna sicurezza per il bambino perché in caso di incidente sarebbe proprio il corpo dell'adulto a provocare le lesioni più gravi sul piccolo.

La sicurezza stradale per sesso, età, connotazione geografica. Cambia a seconda delle diverse caratteristiche?

Si, ma cambia soprattutto in relazione a quanto si investe in cultura della sicurezza. Torniamo all'esempio dei bambini. Pensate che chi porta i piccoli come cani in auto lo faccia perché non gli vuole bene? Sbagliato. Se ci fosse un "misuratore di affetto" in auto segnerebbe lo stesso livello fra chi porta i bambini sul seggiolino e chi no. Questo significa che è solo una questione di cultura. Di conoscenza. Da questo punto di vista al sud c'è meno cultura di sicurezza, quindi più violazioni.

Consigli, trucchi per evitare incidenti salvando la tua vita e quella degli altri. Quali sono le regole che bisogna imparare per essere campioni di sicurezza stradale?

La regola è una sola: rispettare la regola. Un gesto semplice come quello di allacciare le cinture di sicurezza, anche dietro, ad esempio. Le regole, sembra una banalità ma è vero, sono fondamentali. Basti dire che dal momento dell'entrata in vigore delle modifiche al Codice della strada, avvenute nel luglio del 2010, a oggi si calcola che le vittime siano diminuite del 15 per cento e gli incidenti stradali del 5 per cento.

Istituzioni, utenti della strada, operatori di settore. Tutti stanno facendo il loro dovere per contrastare il fenomeno dell'insicurezza sulle strade.

Insomma, stiamo facendo passi avanti?

Si, indubbio, ma non basta. C'è ancora molto, moltissimo da fare. Soprattutto sul fronte dell'informazione. Tutto torna no?

VADEMECUM PER LA CORRETTA MANUTENZIONE DELL'AUTOMOBILE

A cura di ACI/ISTAT

La cattiva manutenzione dell'automobile è un fattore di rischio per la sicurezza stradale spesso sottovalutato.

Moltissimi sono secondo i dati Aci-Istat, gli incidenti stradali imputabili a difetti o avarie del veicolo: rottura dei freni, eccessiva usura di pneumatici, guasto dello sterzo e insufficienza dei fari le principali cause.

Ecco allora 7 regole d'oro da tenere sempre a mente.

1 **Pneumatici:** Controllare la corretta pressione degli pneumatici almeno una volta al mese e prima di lunghi viaggi, ricordando di verificare la presenza e la condizione della ruota di scorta o del ruotino. Verificare l'integrità dello pneumatico: tagli o lacerazioni potrebbero causarne l'esplosione improvvisa, mentre un'eccessiva usura del battistrada potrebbe diminuire l'aderenza alla strada.

2 **Sterzo e sospensioni:** Tenere sotto controllo periodicamente, almeno ogni 50.000 km, gli ammortizzatori per mantenere un'adeguata stabilità del mezzo e far controllare la convergenza delle ruote della macchina: un allineamento corretto degli pneumatici è essenziale per migliorare le prestazioni complessive del veicolo. Nelle vetture dotate di servosterzo è consigliabile un controllo periodico della cinghia di azionamento della pompa per evitare un improvviso irrigidimento dello sterzo, soprattutto a velocità sostenuta.

3 **Freni:** Alcune vetture sono dotate di una spia luminosa sul cruscotto che segnala l'insufficienza del liquido dei freni o delle pastiglie. È opportuno tuttavia verificare periodicamente il livello del liquido nell'apposito serbatoio insieme allo stato delle pastiglie. Un controllo dei freni è necessaria almeno ogni 20.000 km e ad intervalli minori se si circola prevalentemente in città, dove i freni sono più soggetti a usura.

4 **Luci:** Verificare, a vista, che l'impianto di illuminazione dell'automobile sia funzionante prima di immettersi in strada. L'adeguato funzionamento delle luci è importante per vedere correttamente la strada e per essere allo stesso tempo visibile agli altri utenti.

5 **Parabrezza e tergicristalli:** Curare la pulizia del parabrezza per garantire un'ampia visibilità della strada e controllare l'usura delle spazzole del tergicristallo. Ricordarsi di riempire il serbatoio del liquido per il lavaggio dei vetri. Poter contare su un sistema lavavetro efficiente è essenziale per garantirsi visibilità e sicurezza.

6 **Olio motore:** Controllare, o far controllare, periodicamente il livello dell'olio motore estraendo l'apposita astina e verificando che il livello sia sempre compreso tra le tacche di minimo e massimo.

7 **Filtri:** È opportuno verificare, a intervalli regolari, lo stato dei filtri (aria, antipolline e carburante) e mantenerli puliti per garantire l'efficienza del motore. Particolare attenzione deve essere posta al filtro del carburante che deve essere sostituito ogni 20.000/30.000 km.

Un valido ausilio alla corretta manutenzione dell'auto è il Manuale d'uso e manutenzione dell'automobile, normalmente in dotazione alla vettura.

INCIDENTI STRADALI NEI PAESI EUROPEI

STATI MEMBRI DELL'UE	Incidenti stradali				
	2000	2006	2007	2008	2009
Austria	42.126	39.884	41.096	39.173	37.925
Belgio	49.066	49.171	49.794	42.115	41.944
Bulgaria	6.886	8.222	8.010	8.045	7.068
Cipro	2.411	1.558	1.468	1.392	...
Danimarca	7.340	5 403	5.549	5.020	4.174
Estonia	1.504	2.585	2.449	1.868	1.506
Finlandia	6.633	6 740	6.657	6.881	6.414
Francia	121.223	80.309	81.272	74.487	72.315
Germania	382.949	327.984	335.845	320.614	310.806
Grecia	23.001	16 019	15.499	15.083	14.789
Irlanda	7.757	-	5.697	6.736	6.618
Italia	256.546	238 124	230.871	218.963	215.405
Lettonia	4.482	4.302	4.781	4.196	3.160
Lituania	5.807	6.588	6.448	4.897	3.827
Lussemburgo	899	762	749	927	869
Malta	...	894	942	764	636
Paesi Bassi	37.946	24 527	25.819	23.708	19.378
Polonia	57.331	59.123	63.224	49.054	44.195
Portogallo	44.159	35 680	35.311	33.613	35.484
Regno Unito	233.729	194.789	188.105	176.814	169.805
Repubblica Ceca	25.445	22 115	23.060	22.481	21.706
Romania	7.889	21.905	24.661	29.307	28.612
Slovacchia	7.884	7.987	8.500	8.245	6.461
Slovenia	8.469	11.223	11.414	9.165	8.717
Spagna	101.729	99.797	100.508	93.161	88.251
Svezia	15.770	18.213	18.548	18.462	17.858
Ungheria	17.493	20.977	20.634	19.174	17.863
ALTRI PAESI D'EUROPA					
Islanda	999	887	1.132	1.073	893
Norvegia	8.440	7.925	8.182	7.537	7.108
Svizzera	23.737	21 491	21.911	20.736	20.506

Fonte CARE: Community Road Accident Database European Commission Transport, IRTAD: International Road Traffic and Accident Database, OECDVTF: Organisation for Economic Co-operation and Development \ International Transport Forum, EUROSTAT: European Statistical Office European Commission, UNECE : United Nations Economic Commission for Europe, Bast Federal Highway Research Institute Germany

INCIDENTI STRADALI E PERSONE INFORTUNATE PER REGIONE

Regioni	2009			2010		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Piemonte	13.742	317	19.985	13.580	327	19.965
Valle d'Aosta	359	8	502	370	11	498
Lombardia	40.100	603	54.597	39.322	565	53.806
Trentino-A.Adige	2.715	60	3.694	2.620	59	3.578
Veneto	15.643	339	21.683	15.651	396	21.860
Friuli-Venezia-Giulia	4.494	117	6.016	3.933	103	5.137
Liguria	9.654	76	12.393	9.702	84	12.360
Emilia Romagna	20.411	422	28.035	20.153	401	28.001
Toscana	18.362	279	24.345	17.272	282	23.299
Umbria	3.074	75	4.475	2.913	79	4.074
Marche	6.617	117	9.624	6.728	109	9.874
Lazio	28.186	494	39.624	27.810	450	38.932
Abruzzo	3.853	93	5.989	4.099	79	6.377
Molise	530	21	838	657	28	1056
Campania	11.745	288	17.813	11.129	254	17.050
Puglia	12.812	301	21.356	12.479	292	20.926
Basilicata	942	46	1.627	1.147	48	2.015
Calabria	3.457	135	5.896	3.378	138	5.645
Sicilia	14.044	325	21.742	14.255	279	22.004
Sardegna	4.665	121	7.024	4.206	106	6.278
ITALIA	**215.405**	**4.237**	**307.258**	**211.404**	**4.090**	**302.735**

Fonte Aci / Istat

INCIDENTI STRADALI E PERSONE INFORTUNATE E GRANDI COMUNI

Comuni	2009			2010		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Torino	3.723	43	5.700	3.729	29	5.666
Milano	12.701	54	16.923	12.085	58	16.294
Verona	1.696	14	2.190	1.606	27	2.083
Venezia	783	14	1.130	722	11	984
Trieste	944	13	1.116	911	11	1.058
Genova	4.785	17	5.990	4.955	32	6.178
Bologna	2.288	26	2.976	2.164	28	2.844
Firenze	3.268	15	3.999	2.604	16	3.225
Roma	18.561	198	24.638	18.496	182	24.467
Napoli	2.723	38	3.746	2.584	35	3.585
Bari	2.456	12	3.692	2.190	10	3.254
Palermo	2.559	51	3.593	2.473	39	3.447
Messina	1.079	17	1.586	1.160	16	1.665
Catania	1.392	23	1.956	1.556	23	2.171
Totale	**58.958**	**535**	**79.235**	**57.235**	**517**	**76.921**

Fonte Aci / Istat

INCIDENTI STRADALI E PERSONE INFORTUNATE PER MESE, GIORNO DELLA SETTIMANA

Mese, giorno	2010			2009		
e tipo di giorno	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
MESE						
Gennaio	15.243	289	22.538	14.759	253	21.442
Febbraio	14.411	282	20.837	14.146	285	19.945
Marzo	16.864	314	23.966	17.577	319	25.122
Aprile	18.485	332	26.607	17.332	296	25.245
Maggio	19.405	336	27.572	20.937	413	29.409
Giugno	19.840	407	27.908	20.011	372	28.319
Luglio	21.272	450	30.086	21.858	498	30.741
Agosto	16.253	372	24.017	17.010	417	25.159
Settembre	18.047	343	25.345	18.545	360	26.072
Ottobre	18.751	328	26.659	19.292	386	26.885
Novembre	17.306	292	24.825	17.494	330	24.867
Dicembre	15.527	345	22.375	16.444	308	24.052
Anno	**211.404**	**4.090**	**302.735**	**215.405**	**4.237**	**307.258**
GIORNO DELLA SETTIMANA						
Lunedì	31.448	553	44.155	32.076	568	44.828
Martedì	31.555	505	43.099	31.315	507	42.905
Mercoledì	31.240	531	43.175	32.656	568	44.309
Giovedì	31.927	506	43.765	33.414	582	46.120
Venerdì	33.570	604	46.677	33.349	608	46.038
Sabato	29.319	702	44.459	29.522	708	44.695
Domenica	22.345	689	37.405	23.073	696	38.363
Totale	**211.404**	**4.090**	**302.735**	**215.405**	**4.237**	**307.258**
TIPO DI GIORNO						
Festivi	25.670	790	43.069	26.910	814	44.886
Feriali	185.734	3.300	259.666	188.495	3.423	262.372
Totale	**211.404**	**4.090**	**302.735**	**215.405**	**4.237**	**307.258**

Fonte Aci / Istat

PERSONE INFORTUNATE PER SESSO E MESE

MESI	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
	MORTI			FERITI		
Gennaio	222	67	289	13.590	8.948	22.538
Febbraio	228	54	282	12.578	8.259	20.837
Marzo	254	60	314	14.743	9.223	23.966
Aprile	267	65	332	16.225	10.382	26.607
Maggio	273	63	336	16.936	10.636	27.572
Giugno	332	75	407	17.488	10.420	27.908
Luglio	362	88	450	19.083	11.003	30.086
Agosto	307	65	372	14.985	9.032	24.017
Settembre	272	71	343	15.713	9.632	25.345
Ottobre	268	60	328	16.245	10.414	26.659
Novembre	212	80	292	14.631	10.194	24.825
Dicembre	252	93	345	13.048	9.327	22.375
Anno	**3.249**	**841**	**4.090**	**185.265**	**117.470**	**302.735**

Fonte Aci / Istat

INCIDENTI STRADALI PER MESE E CATEGORIA DELLA STRADA

Mese	Autostrade Raccordi	Strade Statali	Strade Regionali	Strade Provinciali	Strade Comunali Extraurbane	Strade Urbane	Totale
Gennaio	980	754	262	1.599	394	11.254	15.243
Febbraio	859	719	280	1.387	355	10.811	14.411
Marzo	921	814	281	1.511	389	12.948	16.864
Aprile	1.035	872	286	1.637	457	14.198	18.485
Maggio	1.003	883	318	1.756	443	15.002	19.405
Giugno	1.051	935	330	1.899	510	15.115	19.840
Luglio	1.245	1.079	385	2.138	610	15.815	21.272
Agosto	1.006	949	274	1.858	447	11.719	16.253
Settembre	927	791	304	1.711	434	13.880	18.047
Ottobre	1.042	925	295	1.674	436	14.379	18.751
Novembre	1.051	847	312	1.449	372	13.275	17.306
Dicembre	959	843	255	1.446	371	11.653	15.527
Anno	**12.079**	**10.411**	**3.582**	**20.065**	**5.218**	**160.049**	**211.404**

Fonte Aci / Istat

PROTEZIONE FURTO

Sono anni che il numero dei furti cala costantemente ed ininterrottamente. Il trend è certamente positivo. L'affinamento delle tecniche investigative e la collaborazione tra le polizie dei singoli Paesi hanno dato ottimi risultati. Non basta però, se è vero che ancora si sottraggono al legittimo proprietario ben 113 mila 360 auto l'anno (quasi 9.500 al mese, 315 al giorno, 13 l'ora). Oggi la tecnologia mette a disposizione degli automobilisti molti strumenti per rendere sempre più complicato rubare una macchina e sempre più facile, eventualmente, ritrovarla. Si tratta di apparecchiature satellitari connesse alle Centrali Operative che, ricevendo il segnale di allarme, allertano immediatamente le forze dell'ordine che possono così intervenire immediatamente per sventare il furto o recuperare l'auto. Il problema è che non tutti sono a conoscenza che il costo da sostenere per proteggere il proprio mezzo è irrisorio rispetto al danno che viene provocato qualora si subisca un furto. E che poi questo costo è abbattuto dalla riduzione del prezzo della propria polizza. Quando ci sarà maggiore consapevolezza, anche tra gli automobilisti, quelle statistiche sui furti d'auto e sui ritrovamenti saranno ancor più lusinghiere.

Furti auto SpA. E già, perché quella di sottrarre il mezzo al legittimo proprietario, oltre ad essere un fenomeno assai diffuso in Italia, è diventata una vera e propria industria del crimine che alimenta ingenti guadagni per il ladro o per la banda organizzata che sia. Certo, negli anni le cose sono migliorate grazie e soprattutto per l'arrivo sul mercato di apparati antifurto – principalmente quelli satellitari – che proteggono l'auto in maniera più completa. Ma la battaglia è ancora lontana dall'essere vinta. Ne abbiamo parlato con Alessandro Russo, Amministratore Unico di A.R Motors.

I furti d'auto, benché in costante diminuzione, continuano a rappresentare un reato molto frequente. Rimane quindi l'emergenza soprattutto in Lombardia e nelle Regioni del Centro-Sud.

E L'AUTO NON C'È PIÙ

Intervista con Alessandro Russo, Amministratore Unico - A.R. Motors

I furti d'auto rappresentano ancora un reato assai diffuso nel nostro Paese. Quali sono i numeri che meglio identificano questo fenomeno?

I furti d'auto, benché in costante diminuzione, continuano a rappresentare un reato molto frequente. Rimane quindi l'emergenza. Entrando nel dettaglio, secondo gli ultimi dati della Divisione Centrale della Polizia Criminale, sono 113.360 le auto rubate nel 2011 contro le oltre 124 mila dell'anno precedente. La

La globalizzazione è sfruttata anche dai ladri di auto: ormai il loro bottino viaggia via terra e via mare quasi indisturbato per essere riciclato all'estero.

La lotta ai furti d'auto si vince anche grazie alla tecnologia. In tal senso gli antifurti satellitari rappresentano l'avanguardia per contrastare efficacemente il fenomeno.

C'è antifurto e antifurto e c'è azienda a cui rivolgersi e azienda. Bisogna saper scegliere quelle serie e che da più tempo sono sul mercato. Viasat, azienda leader di settore, è una garanzia.

Campania torna in vetta tra le Regioni maggiormente colpite con quasi 21 mila auto sottratte ai legittimi proprietari. Segue il Lazio con 20.873, la Lombardia, la Puglia e la Sicilia. Molto staccate le altre Regini.
La provincia di Roma continua ad essere la più tartassata con oltre 19 auto rubate, segue quella di Napoli e di Milano.

Come procede l'attività di contrasto e di prevenzione? Si sono ottenuti risultati importanti?

Si sperava meglio. Perché sul fronte delle auto ritrovate i numeri ci dicono che se ne recuperano oltre 51 mila, che non è un brutto dato, ma che invece è peggiore rispetto all'anno precedente. Alcune Regioni poi si confermano più virtuose di altre.
Certo, non si può pretendere che le Forze dell'Ordine acciuffino tutti i topi d'auto. anche perché questi finiscono in manette, se la cavano con poco: per la legge italiana, il furto viene punito con una reclusione da sei ad un anno (da uno a sei se ci sono circostanze aggravanti). Per la ricettazione si rischiano da due a otto anni, mentre per il riciclaggio si va da quattro a 12 anni. Pene attenuate da patteggiamenti e altri sconti, tanto che alla fine il ladro se la cava con poco.

La globalizzazione esiste anche per le auto rubate? Che fine fanno?

Dopo essere state rubate molte auto vengono ripulite e smistate in giro per il mondo. Principali snodi di questi traffici illeciti – come descrive bene Quattroruote in un recente articolo/indagine a firma di Cosimo Murianni – sono i porti della nostra penisola dove, nonostante l'uso di scanner per camion e container, una fetta consistente di refurtiva prende il largo ogni anno. Il porto di Genova diventa così il crocevia ideale per i Paesi del Nord Africa come Marocco, Algeria e Tunisia nelle quali la richiesta di Peugeot e Volkswagen è sostenuta. Diverse invece le esigenze della Nigeria, dove si cercano berline di lusso. E mentre dal porto di Napoli può capitare che Ferrari e BMW raggiungano approdi mediorientali, da quelli adriatici di Bari e Ancona il traffico è rivolto ai Balcani. La voglia di modernità dei Paesi dell'Est, in ogni caso, ha contribuito a mutare la geografia e la consistenza dei flussi, trasformandoli da un fenomeno locale a globale.

Va bene, ma lei parla delle auto di lusso. Ma in cima alla lista delle auto rubate ci sono quelle piccole, dalla Fiat alla Panda. Ed allora...

Lei ha perfettamente ragione. Le autovetture di piccola e media cilindrata, in assoluto le più rubate (e anche le più rinvenute), sono "richieste" sia per farne un uso temporaneo – per commettere altri reati (rapine, trasporto di droga, ecc) e talvolta per scorribande giovanili – sia per alimentare il traffico dei pezzi di ricambio rubati (specialmente se si tratta di modelli col tempo divenuti rari, per i quali i ricambio non sono più disponibili presso i costruttori). Queste auto restano comunque nel Paese e non alimentano traffici internazionali.

Come ci si difende allora?

Data per scontata una polizza, l'automobilista può difendersi evitando di parcheggiare in posti isolati o poco illuminati. Inoltre è buona regola non affidare mai le chiavi a sconosciuti (lavagisti, garagisti, ecc…) e per proteggere la propria autovettura è sempre bene abbinare almeno un paio di antifurti, con installazioni a regola d'arte. È bene poi dotare il mezzo di dispositivi satellitari, che proteggono ancor più la macchina dai malintenzionati. Questi rappresentano l'avanguardia per contrastare efficacemente il fenomeno. Però attenzione, c'è antifurto e antifurto e c'è azienda a cui rivolgersi e azienda. Bisogna saper scegliere quelle serie e che da più tempo sono sul mercato. Viasat, Gruppo leader di settore, è una garanzia.

COME EVITARE ...CATTIVE SORPRESE

A cura della POLIZIA STRADALE

113.360, sono queste le auto che vengono rubate in Italia ogni anno. Spesso sono furti su commissione, altre volte si prendono di mira macchine non protette. Un facile bersaglio, quindi. Ma molte altre volte è la sbadataggine dell'automobilista che, con i suoi comportamenti agevola il "compito" dei ladri. La Polizia Stradale, allora ricorda quali sono le 10 regole d'oro per rendere almeno difficile la vita ai "topi d'auto".

1 - Parcheggiare l'auto in un luogo sicuro, non isolato e ben illuminato, preferibilmente in un garage.

2 - Una volta parcheggiata la vettura posizionare le ruote in direzione opposta al centro della strada, in pratica come si fa solitamente nelle discese "indirizzando" l'auto verso il marciapiede.

3 - Scontato, ma non banale. Assicurarsi con certezza che la vettura sia effettivamente chiusa: portiere, finestrini, eventuale tetto apribile e portabagagli.

4 - Mai, neanche per periodi brevissimi, lasciare l'auto incustodita con le chiavi collegate al cruscotto e sempre in tema "chiavi", mai nascondere copie di scorta nei cosiddetti "luoghi sicuri" (sotto il tappetino è tipico). Non c'è nulla di più noto di... un posto segreto!

5 - Se si lascia l'auto parcheggiata per un lungo periodo (ad esempio per le vacanze) togliere tutti i documenti dal portaoggetti (libretto, certificato di proprietà, assicurazione ecc.).

6 - Non lasciare mai in vista oggetti di valore o che comunque suscitino la curiosità dei ladri, come borse, macchine fotografiche, computer o giacche. Se proprio non è possibile portarli con sé meglio riporli nel portabagagli.

7 - Non dimenticare in auto soldi o carte di credito e se possibile lasciare il portadocumenti aperto, i ladri si muovono muniti di torce e mostrare il cassettino senza nulla di significativo può essere molto utile.

8 - Spesso i ladri non rubano la vettura, ma si limitano ad usarla come "distributore" di accessori o benzina. Verificare quindi che il tappo del serbatoio sia effettivamente chiuso e se possibile svitiamo e portiamo via l'antenna dell'autoradio.

9 - Di contorno ai furti non mancano poi le aggressioni. È quindi consigliabile (soprattutto di notte e con al volante donne sole) tenere chiusi i finestrini e le portiere, ricordandosi soprattutto quella del lato passeggero.

10 - Una recente tattica utilizzata dai ladri è quella di rubare l'auto "sotto il naso" del malcapitato automobilista. Una situazione tipo vede i ladri incastrare un volantino nel tergicristallo o applicare qualche oggetto di metallo al terminale di scarico. In questo modo il proprietario dell'auto è costretto a scendere per togliere il volantino o per capire cosa causi il rumore sgradito. A questo punto il ladro sale in auto e scappa. È quindi doveroso non abbandonare la vettura anche solo per qualche secondo ed è consigliabile togliere sempre la chiave dal cruscotto.

Queste sono solo alcune regole di comportamento alle quali per difenderci dobbiamo aggiungere i sistemi di antifurto tradizionali. Il consiglio è quello di utilizzarne più di uno, auspicabile uno satellitare insieme ad uno meccanico. Questo perché non esiste l'antifurto perfetto, i ladri specializzati sono in grado di neutralizzarli tutti. Ma con il satellitare c'è la quasi certezza di poterla almeno ritrovare.

AIUTO!
MI HANNO RUBATO LA MACCHINA

La prima cosa che deve fare l'automobilista nel caso in cui subisca il furto della propria auto è la denuncia del furto alla polizia o ai carabinieri. Entro tre giorni bisogna comunicare il fatto alla propria assicurazione.

L'auto si può proteggere, anche se non tutti lo fanno adeguatamente. Il rischio è che questa possa essere rubata con più facilità. E quando questo accade, per l'automobilista rimasto vittima di questo crimine, scatta il panico. Cosa fare per prima cosa? A quali autorità rivolgersi? E con l'assicurazione come comportarsi? Insomma, qual è il giusto iter da seguire? Risponde a tutte queste domande Isabella Mori, Responsabile Servizio Informazione e Tutela di Cittadinanzattiva.

Intervista con Isabella Mori, Responsabile Servizio Informazione e Tutela - CITTADINANZATTIVA

L'automobilista rimasto vittima di un furto cosa deve fare? Quali sono le prime autorità da contattare e quali informazioni lasciare?

La prima cosa che deve fare l'automobilista nel caso in cui subisca il furto della propria auto è la denuncia del furto alla polizia o ai carabinieri. Non esiste un modulo prestampato, pertanto la denuncia deve essere resa verbalmente agli addetti alla ricezione, gli stessi addetti provvederanno alla verbalizzazione della denuncia. Se sono stati rubati anche i documenti che attestano la proprietà della macchina (libretto di circolazione e certificato di proprietà) è opportuno farlo presente al momento della denuncia.

È importante farlo perché per avere il risarcimento bisogna restituire questi documenti al-

la compagnia o poter denunciare (con la copia della denuncia) che sono stati rubati.
Entro 3 giorni dal furto, e dopo aver provveduto alla denuncia, bisogna comunicare il fatto alla propria assicurazione. Bisogna inviare una raccomandata con ricevuta di ritorno alla propria; in alternativa, se si ha un agente o un broker al quale fare riferimento, si può affidare a quest'ultimo il compito di avviare le procedure con l'assicurazione.

Come funziona poi la liquidazione dell'assicurazione per avvenuto furto? Qual è l'iter da seguire?

Per avviare la procedura di liquidazione, dopo aver dato formale comunicazione del furto alla propria compagnia entro i tre giorni, è necessario far avere alla propria assicurazione i seguenti documenti: copia autentica della denuncia; estratto della cronologia del P.R.A. (Pubblico Registro automobilistico) dal quale si evince la perdita di possesso del veicolo; copia del certificato di chiusura inchiesta rilasciato dall'Autorità competente (polizia o carabinieri) presso la quale si è sporta denuncia. Tale certificato viene rilasciato dalla Procura della Repubblica del luogo dove è avvenuto il furto.
Se l'autovettura è in leasing bisogna anche inviare un attestato nel quale si dichiarano le rate che sono ancora da pagare (debito residuo) e quelle già pagate.

Quanto tempo passa generalmente? E quale sarà l'importo risarcito?

In genere la compagnia dovrebbe provvedere alla liquidazione del risarcimento entro trenta giorni dalla segnalazione.
Circa la sua seconda domanda, questo dipende sempre dal tipo di contratto che è stato stipulato con l'assicurazione, in genere nei contratti stessi è specificato l'importo che sarà risarcito in caso di furto, dipende comunque dai massimali assicurati. Alcune compagnie risarciscono le spese di nuova immatricolazione dell'auto.

E se l'auto in seguito viene ritrovata?

Se l'auto viene ritrovata bisogna darne pronta comunicazione all'assicurazione ed inviare il verbale di ritrovamento che ci sarà consegnato dall'Autorità competente al momento della restituzione del veicolo. Si può verificare il caso in cui l'auto ritrovata sia custodita presso un deposito dell'Autorità giudiziaria, in questo caso si devono affrontare delle spese di custodia a volte anche ingenti. Alcune assicurazioni prevedono il rimborso di tali spese, altre no.
Può inoltre accadere che l'auto sia stata danneggiata in conseguenza del furto, in questo caso per effettuare le riparazioni e rimuovere l'auto dal luogo dove è tenuta in custodia è opportuno attendere il via libera del perito incaricato dall'assicurazione ad effettuare la verifica.

Infine, l'automobilista ha diritto da parte delle Compagnie a qualche rimborso?

La polizza furto deve essere pagata fino alla sua scadenza, invece per quanto riguarda la polizza relativa alla responsabilità civile (RC auto) si può chiedere il rimborso per tutta la parte non goduta.

La compagnia dovrebbe provvedere alla liquidazione del risarcimento entro trenta giorni dalla segnalazione. L'importo risarcito dipende dal tipo di contratto che è stato stipulato con l'assicurazione.

Il furto pesa nelle tasche dei cittadini perché comunque il valore del risarcimento non corrisponde mai alla somma pagata per acquistare il mezzo.

Se l'auto viene ritrovata bisogna darne comunicazione all'assicurazione ed inviare il verbale di ritrovamento che ci sarà consegnato dall'Autorità competente al momento della restituzione del veicolo.

A tutti noi della Centrale Operativa non interessa solo lavorare in un ambiente giovane e dinamico ma di primeggiare e affermare la leadership con la forza della squadra.

Nell'anno 2011 la nostra Centrale Operativa ha eseguito un migliaio di assistenze in emergenza medica e meccanica. Oltre 500 auto ritrovate per un valore di circa 10 milioni di euro e circa 200.000 chiamate ricevute dai nostri Clienti per qualunque tipo di assistenza.

C'è il dispositivo satellitare che viene installato sul mezzo. E poi c'è il Cliente che ogni giorno, per lavoro, per piacere, per studio o per bisogno esce di casa con l'autovettura. Può passare una vita senza che succeda nulla, ma può bastare un attimo che si richieda l'aiuto tempestivo della Centrale Operativa di Viasat. E già, perché se l'auto viene rubata, se si hanno problemi meccanici, se si incappasse in un incidente o se ci si sentisse minacciati, scendiamo in campo noi e... Ci racconta tutto Nicodemo Magliocca, Responsabile Servizi Info-Telematici di Viasat Group.

CENTRALE VIASAT, ECCELLENZA ITALIANA

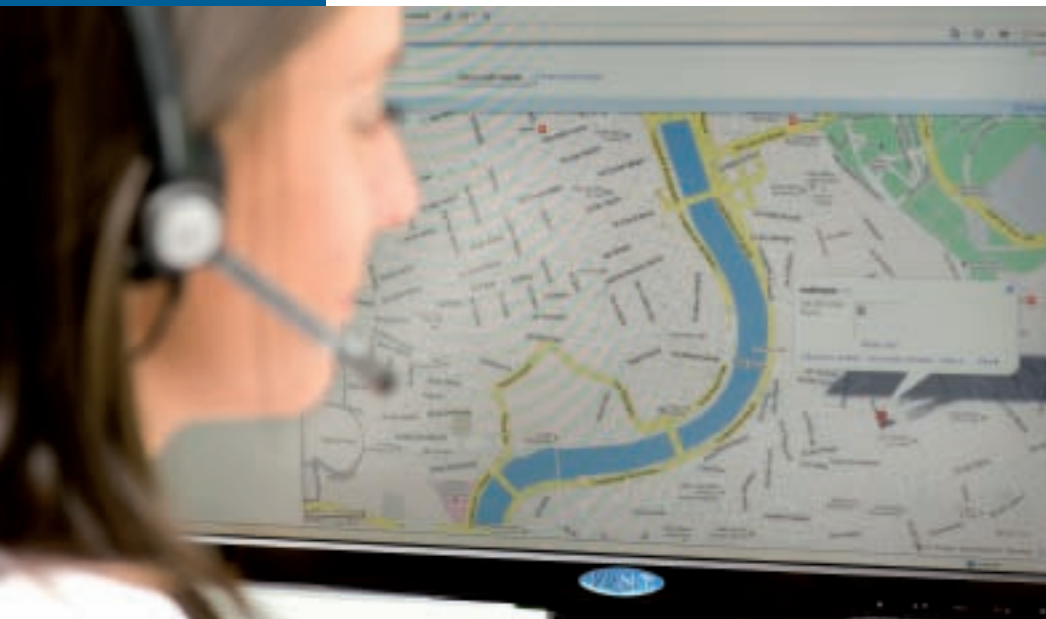
Intervista con Nicodemo Magliocca, Responsabile Servizi Info-Telematici – Viasat Group

Viene definita un "Gioiello" italiano. Parliamo di quella Centrale Operativa Viasat sempre accanto a quanti hanno bisogno di un soccorso o un aiuto. Ce ne può parlare?

È giusto e riconoscente parlare di "Gioiello" made in Italy. In effetti la nostra Centrale Operativa è un modello invidiato oltre che un obiettivo da raggiungere per una serie di aziende a Noi concorrenti. È un primato di cui andiamo fieri e del quale ce ne vantiamo. Il primato lo si raggiunge con la voglia e la forza di voler essere i primi. Ai nostri colleghi della Centrale Operativa non interessa solo lavorare in un ambiente giovane e dinamico ma di primeggiare e affermare la leadership con la forza della squadra.

E i numeri? Quali sono i più significativi?

All'interno della nostra struttura Operativa lavorano circa 120 persone che ruotano H24 su 3 turni e su 3 sedi. Nell'anno 2011 la nostra Centrale Operativa ha eseguito un migliaio di assistenze in emergenza medica e meccanica. Oltre 500 auto ritrovate per un valore di circa 10 milioni di euro e circa 200.000 chiamate ricevute dai nostri Clienti per qualunque tipo di assistenza.

Il dato che più ci piace rendere noti, però, sono i tempi in cui riusciamo ad erogare una prestazione in emergenza. Con la struttura odierna siamo in grado di attivare le

Forze dell'Ordine in poco meno di 1 minuto dall'evento furto e garantire assistenza completa in maniera contemporanea a centinaia di utenti in difficoltà.

La tecnologia che utilizzate è tutta made in Viasat?

Certo, rigorosamente made in Viasat. Lo riteniamo un plus visto che all'interno della nostra struttura esiste un'ingegneria in grado di sviluppare i nostri applicativi raccogliendo i desideri proprio da chi poi utilizzerà lo strumento in ambiente operativo. Questo significa migliorare in maniera verticale e senza troppo burocrazia la qualità del servizio e i tempi di erogazione dello stesso.
Il made in Viasat è ormai diventato un modello da seguire a cui tutti i colleghi del gruppo si appellano.

Non tutti possono capire il lavoro che c'è dietro ogni tipo di intervento. Ed allora, arriva la chiamata e ...

... E lì cominciano le nostre sfide che di volta in volta sono sempre diverse e stimolanti.
Il nostro operatore raccoglie la richiesta del Cliente che potrebbe essere di qualsiasi natura; dalla richiesta di soccorso meccanico passando per un soccorso medico fino ad arrivare alla segnalazione di un furto. Per ognuna di queste segnalazioni esistono delle procedure ben definite e certificate.
Il primo obiettivo è di ascoltare con molta calma la richiesta del Cliente per catturare qualsiasi informazione; anche quella più insignificante, perché a valle di tutta l'operazione potrebbe trasformasi in un particolare determinante.
Subito dopo si mettono in campo le operazioni idonee per evadere celermente la richiesta, localizzando il veicolo e attivando (se serve) in poco meno di 1 minuto le Forze dell'Ordine per un intervento d'urgenza.
Ad operazione conclusa relazioniamo in maniera dettagliata il fascicolo lasciandolo a disposizione dell'azienda e delle Autorità competenti.

Ci può raccontare un paio di episodi, qualche aneddoto, che ricorda con più soddisfazione?

Sicuramente la telefonata di quell'utente che non ritrovava la sua auto all'interno di un parcheggio del centro commerciale Roma-Est È stato divertente; passo dopo passo, metro dopo metro, l'abbiamo guidata fino all'apertura della portiera. Solo a distrazione avvenuta ti rendi conto dell'utilità della tecnologia Viasat.
Ricordiamo anche casi molto complessi e delicati come quella volta che seguendo le posizioni inviate da un mezzo pesante con tecnologia Viasat scoprimmo un magazzino piene zeppo di cosmetici rubati e pronti per il mercato nero.
Diciamo che all'interno della Centrale Operativa Viasat non ti senti mai inutile.

L'Operatore di Centrale è spesso il tramite verso la Sicurezza, un po' tecnico, un po' psicologo, certamente molto preparato. Cosa può dirci in proposito?

I nostri colleghi della centrale Viasat vengono attentamente seguiti e formati con delle sessioni di richiamo mirate anche al mantenimento della conoscenza sui prodotti Viasat oltre che all'apprendimento delle tecniche di comunicazione.
Anche in questo 2012 abbiamo in programma delle sessioni esterne all'azienda volte al raggiungimento del più alto grado di formazione. Riteniamo che lo stratagemma risiede proprio nella facoltà, insita in ognuno di Noi, del saper ascoltare, saper fare e saper insegnare a fare.
Questi sono alcuni dogmi di Viasat che permettono, con una buona dose di vanto, di esternare con fierezza la soddisfazione del risultato raggiunto. Questa è Viasat. Ostentazione e vanto.

Un'ultima cosa. Agli occhi di tutti rappresenta un'eccellenza, ma come si organizza, quali caratteristiche deve avere una "Squadra vincente"?

Come dicevo poc'anzi, la squadra vincente si costruisce con il tempo; centimetro dopo centimetro. Solo alla fine del percorso ti rendi conto che la somma di tutti quei centimetri fanno la differenza tra il bene e il male; tra la squadra vincente e quella perdente.
Non esiste nessun segreto. Basta solo la tanta voglia di fare cose importanti sfruttando la collaborazione e la forza dei tuoi collaboratori.
Come dice il nostro Presidente: "Navigare vuol dire affrontare le cose in maniera intelligente". Ecco quello che giornalmente proviamo a fare è questo: navighiamo in maniera intelligente per fare la differenza.

Tantissimi gli episodi che hanno lasciato una soddisfazione agli operatori di Centrale. E solo quando il soccorso è avvenuto e si è risolto il problema positivamente che il Cliente si rende conto dell'utilità della tecnologia Viasat.

Gli operatori della Centrale Viasat vengono attentamente seguiti e formati con delle sessioni di richiamo mirate anche al mantenimento della conoscenza sui prodotti oltre che all'apprendimento delle tecniche di comunicazione.

"Navigare vuol dire affrontare le cose in maniera intelligente". Ecco quello che giornalmente proviamo a fare è questo: navighiamo in maniera intelligente per fare la differenza.

La soluzione meccanica o sonora non garantisce tutto quello che riesce a fare in un'unica operazione il dispositivo satellitare.

Il 5.3 Security, top della gamma Viasat, è anche anti Jammer: riesce ad intercettare il disturbo di segnale bloccando il veicolo, avvisando la centrale operativa e facendo suonare il clacson.

LA PROTEZIONE ARRIVA DAL SATELLITE

A cura di Fabrizio Strocchi,
Direttore Tecnico – VEM SOLUTIONS

Spesso si parla in maniera errata dei dispositivi satellitari. O capita di non parlarne per nulla perché non si sa bene cosa essi siano. Eppure in un piccolo oggetto si racchiude la totale sicurezza per l'auto e per i suoi occupanti. È di facile installazione, non è invadente, e costa poco. Insomma, vale proprio la pena saperne di più.

La tecnologia satellitare come antidodo ai furti d'auto. Si presuppone che un ladro per poter rubare un veicolo deve agire indisturbato da persone e cose per almeno dieci minuti. La tecnologia satellitare ostacola queste operazioni perché in tempo reale si accorge del tentativo di manomissione attivando il clacson, bloccando il veicolo e avvisando le Forze dell'Ordine.
Queste semplici operazioni fanno la sostanziale e fondamentale differenza tra un antifurto satellitare e un antifurto meccanico o elettrico. La soluzione meccanica o sonora non garantisce contemporaneamente tutto quello che riesce a fare in un'unica operazione il dispositivo satellitare.

Come funziona e quale tecnologia si utilizza. In caso di manomissione la centralina satellitare si accorge automaticamente del tentativo di intrusione inviando la segnalazione di allarme alla centrale operativa. Il dispositivo, attraverso il segnale gps viene localizzato e mappato su delle cartografie di proprietà. L'operatore di centrale interagisce con le Forze dell'Ordine comunicando i dati del veicolo; la posizione, la velocità e direzione. La comunicazione gsm e gps rimane attiva fino al ritrovamento del veicolo.
Qualora ci si trovasse in presenza di una centralina con difficoltà di comunicazione gps i dispositivi hanno in backup la tecnologia di triangolazione a celle gsm che si sostituisce al gps coadiuvando con le stesse prestazioni la sala operativa.

Indispensabile anche contro i "camion schermati". Certo, c'è anche questa ipotesi. È un po' remota però perché un mezzo schermato costa veramente tanto e presuppone quindi una banda strutturata e ben organizzata, di alto profilo. Qualora però si disponga anche di questi mezzi, l'auto deve essere caricata e per far questo si presume un qualsiasi tipo di infrazione: il sollevamento, il trascinamento o il tradizionale scasso. In presenza di una qualunque azione, scatta però l'allarme in centrale e tutte le conseguenti azioni di contrasto. E per il ladro, o la banda, non c'è scampo.

Impedisce il corretto funzionamento del Jammer. Esistono delle apparecchiature, vietate dalla legge e utilizzate nel campo militare, che oscurano totalmente il segnale gsm e gps. I più evoluti dispositivi satellitari, per esempio il 5.3 Security, top della gamma Viasat, utilizzano un sofisticato modulo gsm che riesce ad intercettare il disturbo di segnale bloccando il veicolo, avvisando la centrale operativa e facendo suonare il clacson. Si immagina che il ladro per poter rubare il veicolo debba agire indisturbato. Il Security fa esattamente il contrario: lo disturba con il clacson e attiva le Forze dell'Ordine.

Il dispositivo talvolta può non funzionare ma dipende spesso dal Cliente. I dispositivi satellitari si collocano tra le tecnologie più evolute e all'avanguardia. Utilizzando contemporaneamente la tecnologia gps con il backup delle celle gsm si raggiunge un'altissima percentuale di affidabilità e sicurezza. È pur vero che ci sono delle condizioni in cui anche il dispositivo satellitare viene reso inutilizzabile; per fortuna si tratta di pochi casi e quasi sempre addebitati non all'inefficienza della tecnologia, ma all'incuria del cliente.

Si dice che la sicurezza satellitare costi troppo. Questa è una di quelle considerazioni da sfatare. La tecnologia satellitare nel corso degli anni ha migliorato le proprie performance e contestualmente ridotto in maniera significativa i costi della produzione e del servizio erogato. Tradotto per l'utente significa che oggi ci sono delle soluzioni smart idonee per tutte le tipologie di clientela che va dalla formula di proprietà fino ad arrivare al comodato d'uso, passando per il noleggio o il pagamento frazionato. Con un'attenta politica di costi si è riusciti a rendere disponibile la tecnologia satellitare a qualsiasi cliente e con qualsiasi potere d'acquisto.

Ci sono delle condizioni in cui anche il dispositivo satellitare viene reso inutilizzabile. Spesso questo non dipende dall'inefficienza della tecnologia, ma dall'incuria del cliente

Quanto costa? Ci sono delle soluzioni idonee per tutte le tipologie di clientela che vanno dalla formula di proprietà fino ad arrivare al comodato d'uso, passando per il noleggio o il pagamento frazionato.

Acquistare un'auto aziendale non conviene più. L'auto si usura nel tempo e i costi di gestione di una vettura di proprietà sono sempre più elevati. Ecco perché il noleggio è assolutamente una "formula vincente".

TELEMATICA E FLOTTE, A BRACCETTO VERSO IL FUTURO

Intervista con Mauro Manzoni, Business Development Senior Manager - LEASEPLAN ITALIA S.p.A.

Chiuso positivamente un anno difficile, il settore guarda oltre la crisi e punta dritto al rilancio. Offerte sempre più flessibili per ampliare la penetrazione tra Pmi e partite Iva (ma anche verso i privati), e contenimento dei costi. In tal senso la dimensione sicurezza diventa un driver imprescindibile anche se "L'Italia necessita ancora di un grande cambio culturale affinché strumenti efficaci e utili si diffondano". A parlare è Mauro Manzoni, Business Development Senior Manager di Leaseplan Italia. Lo abbiamo intervistato.

Il noleggio come “formula vincente” per i privati così come per le aziende. Perché? Quali i vantaggi che offre?

Acquistare un'auto aziendale non conviene più. L'auto si usura nel tempo e i costi di gestione di una vettura di proprietà sono sempre più elevati. La manutenzione, i problemi connessi a un guasto o un incidente sono tutti a carico del proprietario, come anche la gestione e il pagamento delle multe, dell'assicurazione e del bollo. Inoltre, farsi carico personalmente di tutte queste incombenze rappresenta una notevole perdita di tempo, sottratto alla propria attività professionale e al proprio tempo libero.

Il noleggio è quindi assolutamente una “formula vincente” perché garantisce, a flotte di ogni dimensione, notevoli risparmi. Infatti evita di dover investire un'ingente somma dell'acquisto dell'auto, con i conseguenti svantaggi derivanti dalla costante svalutazione della vettura e permette di scegliere il modello di auto che si preferisce, accessoriarlo come si desideri, pagando un canone mensile fisso, in funzione della durata del contratto e del chilometraggio indicati.

Il noleggio a lungo termine, con un contratto da un minimo di 24 a un massimo di 60 mesi, fa risparmiare tempo e denaro. L'unico pensiero che i clienti devono avere è quello di guidare.

Gestire una flotta significa anche metterla in sicurezza. Nella voce di bilancio quanto peso date alla “protezione”?

La sicurezza è una voce di fondamentale importanza che si posiziona all'interno di un contesto molto ampio disegnato attorno al Driver ed ai suoi bisogni e necessità. Sicurezza, protezione, informazione continua verso i driver e consulenza, sono le leve su cui una azienda pone le proprie basi e le proprie strategie.

I furti delle auto a noleggio sono in costante aumento. Quali sono i costi da sostenere per un'azienda nel caso della perdita di un'autovettura?

A fronte di una affermazione vera e cioè che i furti sono in costante aumento, c'è da dire che, almeno qui da noi, questo trend è lieve, e la situazione appare alquanto stabile negli ultimi anni. Detto questo, i costi legati al furto d'auto ci sono e variano a seconda della provincia in cui ci troviamo e della tipologia del mezzo. La percentuale più alta di furti la registriamo nelle provincie di Napoli, Bari, Roma e Milano dove la situazione appare più critica.

I costi che una società di noleggio deve sostenere di fronte all'evento furto, sono di due tipi: “costi diretti e indiretti”. I costi diretti sono costituiti dal valore del mezzo rubato, i costi indiretti, invece, sono ad esempio il costo dell'auto sostitutiva a seguito del furto. Si tratta di un costo che l'azienda subisce perché spesso deve pagare 30 o 40 giorni di auto sostitutiva. Poi ci sono i costi amministrativi legati alla perdita di possesso e i costi di struttura, ovvero mantenere una struttura interna di persone dedicate che gestiscano il processo generato dall'evento furto.

Più che mai in questo settore conviene prevenire. Basterebbe proteggere le auto con dispositivi satellitari che oltre a prevenire il furto, riducono i costi dell'assicurazione. È d'accordo?

Sono d'accordo e ritengo che i dispositivi satellitari siano assolutamente utili e innovativi in termini di sicurezza. Posso citare ben due tipi di vantaggio derivanti da questi dispositivi: economico ed ecologico. Economico perché sicuramente proteggendo le vetture con antifurti satellitari, si previene il rischio e si riduce il costo dell'assicurazione; ecologico perché si permette di seguire meglio il comportamento alla guida del driver, con un tracciato più puntuale e preciso e questo, in qualità di Partner, consente di dare il giusto contributo consulenziale e consigliare una guida più “verde”.

Ed allora cosa manca perché questi strumenti siano maggiormente utilizzati?

In qualità di operatore del settore sono assolutamente favorevole all'utilizzo di dispositivi satellitari, ma purtroppo ci scontriamo con una realtà diversa da quella auspicata. Le aziende con cui ci interfacciamo, fanno molta resistenza nell'installazione, probabilmente per mancanza di conoscenza in materia.

Questo succede soprattutto nelle aziende fortemente sindacalizzate, dove l'installazione di questi strumenti viene vissuta come una intrusione al privato del driver. L'Italia necessita ancora di un grande cambio culturale affinché strumenti efficaci e utili per la sicurezza del singolo, si diffondano.

Sicurezza, protezione, informazione continua verso i driver e consulenza, sono le leve su cui un'azienda pone le proprie basi e le proprie strategie.

La società di noleggio a fronte all'evento furto del mezzo deve sostenere tantissimi costi: diretti, indiretti e amministrativi. Insomma è bene proteggere il mezzo con dispostivi satellitari.

Negli ultimi anni molti operatori di mercato hanno stretto partnership con Viasat Group, scegliendo pertanto di tutelare al massimo i propri beni.

AUTOVETTURE RUBATE		
REGIONE	**2010**	**2011**
ABRUZZO	1.842	1.352
BASILICATA	435	283
CALABRIA	4.213	3.402
CAMPANIA	20.610	20.946
EMILIA ROMAGNA	4.206	3.263
FRIULI VENEZIA GIULIA	383	393
LAZIO	22.309	20.873
LIGURIA	1.384	1.076
LOMBARDIA	19.435	15.901
MARCHE	890	680
MOLISE	402	271
PIEMONTE	7.752	6.729
PUGLIA	17.849	15.798
SARDEGNA	1.750	1.796
SICILIA	15.457	15.735
TOSCANA	2.035	2.046
TRENTINO ALTO ADIGE	164	195
UMBRIA	550	499
VALLE D'AOSTA	32	20
VENETO	2.499	2.102
TOTALE NAZIONALE	**124.197**	**113.360**

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

AUTOVETTURE RUBATE RINVENUTE		
REGIONE	**2010**	**2011**
ABRUZZO	786	649
BASILICATA	111	83
CALABRIA	2.423	1.698
CAMPANIA	6.981	7.088
EMILIA ROMAGNA	3.346	2.561
FRIULI VENEZIA GIULIA	245	228
LAZIO	7.201	6.279
LIGURIA	1.139	899
LOMBARDIA	9.516	7.891
MARCHE	620	519
MOLISE	104	89
PIEMONTE	5.049	4.051
PUGLIA	8.850	7.248
SARDEGNA	890	963
SICILIA	7.630	7.371
TOSCANA	1.527	1.631
TRENTINO ALTO ADIGE	112	133
UMBRIA	433	398
VALLE D'AOSTA	23	12
VENETO	1.813	1.543
TOTALE NAZIONALE	**58.799**	**51.334**

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

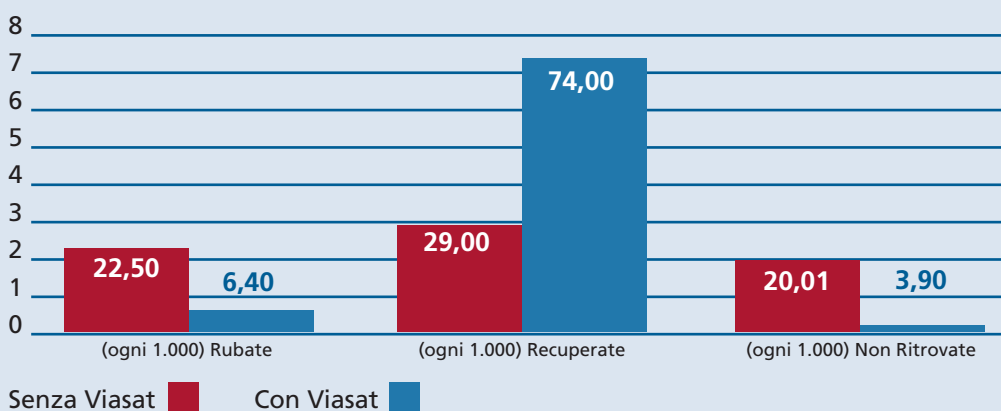
I VANTAGGI DEL SISTEMA SATELLITARE VIASAT

I dati statistici medi confermano ed accentuano l'efficacia dei sistemi satellitari Viasat. Da rilevare lo scostamento sensibile nei confronti delle medie nazionali sia in termini assoluti sia in percentuale:

- Minor rischio di furto.
- Maggior numero di veicoli recuperati.
- Minor numero di veicoli non recuperati.

Furti auto Alta Gamma senza e con dispositivo Viasat

VALORI SENZA DISPOSITIVO VIASAT *(autovetture)*	
Furti autovetture fascia medio-alta per mille auto circolanti *Media regioni più ad alto rischio (Lazio, Campania, Lombardia, Puglia, Sicilia)*	**22,5** *x mille*
Percentuali di recupero delle vetture rubate *Percentuali su vetture di valore elevato e marchi molto rubati (Mercedes, BMW, Audi e Volkswagen)*	*29%*
Vetture non ritrovate ogni mille circolanti *Media senza dispositivo Viasat*	**20,1** *x mille*

VALORI CON DISPOSITIVO VIASAT *(autovetture)*	
Furti autovetture fascia medio-alta per mille auto circolanti *Media regioni più ad alto rischio (Lazio, Campania, Lombardia, Puglia, Sicilia)*	**6,4** *x mille*
Percentuali di recupero delle vetture rubate *Percentuali su vetture di valore elevato e marchi molto rubati (Mercedes, BMW, Audi e Volkswagen)*	**74%**
Vetture non ritrovate ogni mille circolanti *Media con dispositivo Viasat*	**3,9** *x mille*

Viasat Group, grazie ad un'esperienza di oltre 35 anni e ad oltre 800.000 satellitari installati, è leader nella prevenzione dei furti.

In caso di allarme per furto, la centrale operativa Viasat attiva opportuni interventi in meno di 120 secondi.

Questi risultati avvantaggiano le compagnie assicurative (riduzione dei rischi e meno costi) e premiano l'automobilista (meno rischi e tariffe assicurative scontate).

PRIME 10 REGIONI PER FURTI D'AUTO Anno 2010

Regione	
CAMPANIA	20.946
LAZIO	20.873
LOMBARDIA	15.901
PUGLIA	15.798
SICILIA	15.735
PIEMONTE	6.729
CALABRIA	3.402
EMILIA ROMAGNA	3.263
VENETO	2.102
TOSCANA	2.046

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

FURTI E RITROVAMENTI AUTOVEICOLI PER GRANDI PROVINCE

PROVINCIA	Autovetture rubate		PROVINCIA	Autovetture rinvenute	
	2010	2011		2010	2011
Napoli	14.908	15.513	Napoli	5.320	5.415
Bologna	1.446	1.076	Bologna	1.325	954
Roma	20.401	19.225	Roma	6.419	5.634
Genova	989	740	Genova	866	669
Milano	13.376	11.222	Milano	6.114	5.046
Torino	6.510	5.664	Torino	4.158	3.288
Bari	10.100	8.725	Bari	4.382	3.644
Cagliari	975	1.101	Cagliari	503	597
Palermo	4.140	4.220	Palermo	2.042	1.852
Catania	8.504	8.582	Catania	4.484	4.365
Venezia	450	480	Venezia	373	314

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

statistiche

CLASSIFICA FURTI PER MODELLO

FABBRICA	Modello	autovetture rubate anno 2011	incidenza sul totale
FIAT	PANDA	10.096	8,91%
FIAT	PUNTO	9.533	8,41%
FIAT	UNO	6.651	5,87%
FIAT	CINQUECENTO	5.717	5,04%
LANCIA	Y	4.307	3,80%
FORD	FIESTA	3.915	3,45%
VOLKSWAGEN	GOLF	3.214	2,84%
SMART	FORTWO COUPE'	1.851	1,63%
OPEL	CORSA	1.795	1,58%
RENAULT	CLIO	1.645	1,45%
FIAT	GRANDE PUNTO	1.621	1,43%
OPEL	ASTRA	1.533	1,35%
ALFA ROMEO	147	1.490	1,31%
VOLKSWAGEN	POLO	1.439	1,27%
AUTOBIANCHI	Y10	1.393	1,23%
FORD	FOCUS	1.219	1,08%
FIAT	SEICENTO	1.184	1,04%
FIAT	BRAVO	1.099	0,97%
FORD	ESCORT	1.094	0,97%
RENAULT	MEGANE	1.094	0,97%
CITROEN	C3	1.043	0,92%
TOYOTA	YARIS	1.039	0,92%
AUDI	A3	1.035	0,91%
AUDI	A4	951	0,84%
NISSAN	MICRA	906	0,80%
BMW	320	877	0,77%
FIAT	STILO	798	0,70%
VOLKSWAGEN	PASSAT	732	0,65%
PEUGEOT	206	685	0,60%
FIAT	MULTIPLA	648	0,57%

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

TRASPORTI & LOGISTICA

Per molti dei Paesi europei che negli ultimi anni hanno registrato la maggiore crescita economica, la logistica rappresenta un importante driver dello sviluppo. Al contrario, l'inefficienza logistica italiana, dovuta ai pesanti gap infrastrutturali, ai tanti veti posti sui dragaggi e sulle grandi opere, ai colli di bottiglia che rallentano l'accesso ai centri urbani, al costo dell'attraversamento delle Alpi, alla maggiore congestione del traffico, oltre a rallentare la nostra crescita, rappresenta un costo che è stato valutato in 40 miliardi di euro all'anno. Proprio per superare le inefficienze si punta con convinzione sul Piano Nazionale della Logistica che, tra le altre cose, prevede un utilizzo massiccio di quei sistemi ITS – Intelligent Transport System – che avranno ricadute positive anche, e soprattutto, nel campo dell'autotrasporto. Perché, non scordiamoci che il 90% delle merci viaggia su gomma. Ed intervenire efficacemente proprio in questo settore, per innalzarne l'efficienza e la sicurezza, è una sfida che non possiamo che affrontare.

È sulla logistica che si gioca la partita dello sviluppo. In molti Paesi rappresenta un driver importante per la crescita, qui da noi la sua inefficienza rappresenta invece ancora un costo, una tassa da 40 miliardi. È compito della Consulta dell'Autotrasporto e della Logistica individuare le strategie per invertire la rotta per trasformare la logistica in una risorsa economica e occupazionale di cui il Paese ha assolutamente bisogno. Bartolomeo Giachino ne è il Presidente. Lo abbiamo intervistato.

I Paesi europei che hanno fatto della logistica un asse strategico dello sviluppo ci dimostrano che la logistica non è solo un'attività a sostegno del sistema industriale nazionale.

LA CONSULTA PER UNA LOGISTICA MODERNA

Intervista a Bartolomeo Giachino, Presidente Consulta dell'Autotrasporto e della Logistica

In una fase di recessione economica che ruolo gioca una Logistica moderna ed efficiente?

La logistica italiana ha notoriamente una serie di inefficienze dovute alle carenze delle infrastrutture di trasporto, a causa di lungaggini enormi dei controlli doganali all'interno dei porti, alla congestione del traffico in conseguenza della carenza di infrastrutture e ai problemi della distribuzione urbana delle merci. A questi aggiungiamo una somma di viaggi di torna a vuoto dei Tir doppia rispetto alla media europea e anche i tempi di attesa di carico e scarico merci nei piazzali delle fabbriche della grande distribuzione. Anche se su quest'ultimo aspetto siamo intervenuti con la norma della legge 127 che ho portato io in Parlamento e che comincia a dare i primi risultati positivi.

È necessario invertire la rotta. I Paesi europei che hanno fatto della logistica un asse strategico dello sviluppo ci dimostrano che la logistica non è solo un'attività a sostegno del sistema industriale nazionale; la logistica è un comparto in grado di produrre esso stesso ricchezza e lavoro altamente specializzato, con l'effetto di ridurre il rischio di delocalizzazione produttiva e di rafforzare l'attrattività del Paese per gli investimenti esteri. A beneficio di tutti, continuando a far crescere di più la nostra economia.

È possibile fare dei numeri?

L'inefficienza logistica italiana, dovuta ai pesanti gap infrastrutturali, ai tanti veti posti sui dragaggi e sulle grandi opere (come la Tav), ai tanti colli di bottiglia che rallentano l'accesso ai centri urbani, al costo dell'attraversamento delle Alpi, alla maggiore congestione del traffico, oltre a rallentare la nostra crescita rappresenta un costo che è stato valutato in 40 miliardi di euro l'anno. Con il nostro lavoro e con il pieno coinvolgimento di tutta l'organizzazione logistica del Paese, delle Regioni, degli enti locali, degli operatori logistici pubblici e privati, ci poniamo l'obiettivo di ridurre il costo dell'inefficienza logistica di 10 punti l'anno equivalente a 4 miliardi.

L'aumento dell'efficienza logistica, la maggiore competitività del nostro sistema economico e l'aumento dei volumi di traffico darà una spin-

L'inefficienza logistica italiana oltre a rallentare la nostra crescita, rappresenta un costo che è stato valutato in 40 miliardi di euro l'anno. Puntiamo ad abbassare questa "tassa logistica" del 10% l'anno.

Nel campo della logistica e dell'autotrasporto, le tecnologie avanzate costituiscono un requisito indispensabile. I Sistemi ITS consentono di migliorare il trasporto e la mobilità di persone e merci.

La logistica è un comparto in grado di produrre esso stesso ricchezza e lavoro altamente specializzato, con l'effetto di ridurre il rischio di delocalizzazione produttiva e di rafforzare l'attrattività del Paese per gli investimenti esteri.

ta aggiuntiva alla crescita economica e occupazionale di cui il Paese ha assolutamente bisogno.

A tal proposito è possibile fare il punto sul Piano della Logistica?

Sul piano della logistica abbiamo appena ricevuto dal ministro Passera la direttiva 2012. Nella direttiva il Ministro ha accolto l'obiettivo di tagliare anno per anno l'inefficienza della logistica italiana, ci chiede di individuare quali siano le azioni che possono produrre risultati a breve per poterle poterla al Cipe. A questo proposito insieme al Comitato Scientifico stiamo delineando le otto azioni più importanti e urgenti per le quali pensiamo a delle soluzioni innovative perché non vogliamo forzare il risultato, ma vorremo corredarle di norme a costo zero che andranno a migliorare immediatamente la situazione.

Per intervenire efficacemente nel campo della logistica, le tecnologie avanzate sono la carta vincente. È d'accordo?

Assolutamente si. Nel settore dell'informatica e della telematica applicata ai sistemi dei trasporti e della logistica si sono fatti molti passi avanti. I Sistemi satellitari nascono dall'applicazione ai trasporti dei metodi e delle tecnologie proprie dell'informatica e delle comunicazioni e consentono, attraverso la raccolta, elaborazione e distribuzione di informazioni, di migliorare il trasporto e la mobilità di persone e merci.

La tecnologia satellitare permette così di affrontare in modo "intelligente" i problemi della mobilità nella loro globalità, considerando i trasporti come un "sistema integrato", in cui informazione, gestione e controllo operano in sinergia ottimizzando l'uso delle infrastrutture, dei veicoli e delle piattaforme logistiche, in un'ottica multimodale.
Rispondendo alla sua domanda, quindi si! Nel campo della logistica, le tecnologie avanzate costituiscono un requisito indispensabile.

Elemento strategico anche nel settore dell'autotrasporto. Non è così?

I trasporti su gomma stanno vivendo profondi cambiamenti. In una situazione di margini sempre più compressi e aspettative crescenti da parte della clientela in termini di performance del servizio, i responsabili delle aziende di trasporto devono contenere i costi fornendo al contempo servizi a valore aggiunto. In questo contesto economico e finanziario si è aperto un processo di riallineamento del settore, che vedrà sopravvivere un numero limitato di operatori.
I trasportatori stanno scoprendo che la sola differenziazione sul prezzo è una strategia perdente. Quello che si profila invece come approccio di successo prevede la fornitura di servizi avanzati come il ritiro e la consegna veloci, completi e senza danni alla merce, e dei servizi di assistenza al cliente efficaci ed innovativi.
Così facendo il legame tra retailer, produttori e fornitori si esprime in un efficace flusso logistico: in questo scenario la tecnologia satellitare offre già oggi una serie di strumenti di informazione e di controllo ormai indispensabili.

È quindi fiducioso?

Da molto tempo ormai si parla di "rivoluzione nel mondo del trasporto" e oggi, quindi, sembra sia arrivato il momento giusto per cambiare. Accanto a una situazione che può far presagire un certo pessimismo dovuto essenzialmente alla crisi economica che attanaglia le economie europee, stiamo vivendo un periodo florido soprattutto dal punto di vista tecnologico, e le parole d'ordine sembrano essere efficienza, ottimizzazione del processo logistico e sicurezza. In tale contesto l'esperienza delle nostre aziende migliori, penso proprio a Viasat, è utilissimo al nostro lavoro che punta ovviamente all'interesse generale.

L'INCIDENTALITÀ IN ITALIA: IL PESO DELL'AUTOTRASPORTO

A cura di Rocco Giordano, Presidente Comitato Scientifico - Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica

Premessa. La incidentalità stradale merita una profonda riflessione in ordine all'elevato costo sociale che essa determina.
Con il termine costo sociale degli incidenti stradali si definisce la valutazione sia del danno subito dal singolo cittadino che quello subito dalla collettività a causa di un sinistro, comprendendo: i danni alle persone, ai veicoli ed all'ambiente.
La metodologie di calcolo non sono ancora univoche e pertanto i valori si ricavano, secondo best practices di scala internazionale.

Specifiche sulle stime dei costi dell'incidentalità in Italia. Le stime dei costi dell'incidentalità in Italia sono stati fondamentalmente operati in ordine ai costi per vittima e costi per incidente.
Con riferimento alla stima dei costi per vittima, concorrono sostanzialmente tre voci: spese mediche; perdita della capacità produttiva; costi umani.
Relativamente alla stima dei costi per incidente concorrono: danni alla proprietà e costi amministrativi.

Costi per vittima.
Spese mediche. Le fonti di informazione e il livello di dettaglio per stimare le spese mediche variano in base al modo come le spese mediche sono organizzate e finanziate. Le informazioni provenienti dalle assicurazioni riportano solo il costo medio del trattamento sottoposto a risarcimento, laddove le informazioni del servizio sanitario nazionale sono sovente disaggregate per ciascuna area del servizio sanitario.
Per quanto riguarda specificamente l'Italia, la prima difficoltà connessa alla stima dei costi sanitari è dovuta al fatto che né i rapporti di polizia (su cui si basano le statistiche degli incidenti), né le fonti sanitarie riportano in una forma statisticamente utile, le lesioni specificamente subite a seguito di incidente stradale. Di fatto manca la differenziazione, presente nella maggior parte dei paesi, tra feriti leggeri -che richiedono solo cure ambulatoriali e vengono dimessi entro le 24 ore- e feriti gravi.
L'indagine ISTAT sui dimessi dagli ospedali registra il tipo di traumatismo, ma non la causa che lo ha prodotto, e quindi non è direttamente utilizzabile.

D'altra parte non esistono informazioni di fonte sanitaria sul numero di persone che si recano al pronto soccorso in seguito ad un incidente e nella maggior parte delle strutture ospedaliere è stata rilevata una difficoltà a mantenere un'efficiente rilevazione statistica riguardo al complesso "lesione-causa della lesione-paziente" lungo il percorso del trattamento di cura attraverso più reparti o più strutture, probabilmente aggravata dalla riservatezza dei dati".
L'utilizzo delle statistiche sanitarie poi, dal momento che queste comprendono tutti i morti ed i feriti per incidenti che coinvolgono un qualche veicolo, peraltro senza limiti di tempo dall'accadimento dell'incidente, induce a sovrastime; tuttavia essendo più dettagliate di quelle ISTAT sugli incidenti verbalizzati per quanto riguarda il tipo di trauma ed il suo decorso, consentono una più accurata valutazione dei costi sanitari.
Perdita della capacità produttiva. Tutti i paesi includono una stima della perdita della capacità produttiva, basata sulla media dei redditi lordi o sul prodotto nazionale lordo, o sulle somme pagate per gli indennizzi. Alcuni metodi deducono da tali stime dei costi il (mancato) consumo delle vittime degli incidenti.

Con riferimento alla stima dei costi per vittima, concorrono sostanzialmente tre voci: spese mediche; perdita della capacità produttiva; costi umani.

Relativamente alla stima dei costi per incidente concorrono: danni alla proprietà e costi amministrativi.

Partendo da valori complessivi della incidentalità, l'incidenza dell'autotrasporto è pari al 6,9% del totale per un costo di 2,1 miliardi di euro.

La futura perdita di reddito è generalmente scontata ad un tasso che oscilla tra lo 0% ed il 10%. In pochi paesi è esplicitato il tasso di crescita del reddito o della produzione; dove specificato, questi tassi di crescita variano dall'1% al 2.4%. Per quanto riguarda l'Italia, gli Studi ACI-ISTAT stimano la perdita della capacità produttiva (per i decessi, i casi di invalidità temporanea e quelli di invalidità permanente) a partire dal prodotto interno lordo, senza sottrarvi i consumi, stimandone lo sviluppo futuro che possiamo ritenere al 1-2% ed applicando un tasso di sconto del 4% annuo.

Costi umani. Non tutti i paesi effettuano stime sui costi umani e laddove questi sono inclusi nel calcolo dei costi dell'incidentalità, i metodi di stima ed il grado di copertura degli elementi di costo specifici variano notevolmente.

Molti paesi usano i pagamenti fatti dalle assicurazioni e gli indennizzi decisi dai tribunali per le sofferenze ed i danni fisici delle persone ferite, oppure per la morte della vittima.

Il metodo della disponibilità a pagare è usato da pochi paesi di solito attraverso specifici sondaggi volti a stimare la disponibilità individuale relativamente al rischio di morte, mentre per le persone ferite, si adottano indicatori derivati, oppure si deriva la disponibilità sociale a pagare dai contributi sanitari.

Un altro metodo di stima dei costi umani si basa sui costi di prevenzione degli incidenti legati all'accettazione del rischio; altri ancora valutano la perdita del tempo libero, basata sulla perdita di produzione oppure sull'allocazione ottimale del tempo, per i pensionati e per i bambini.

Per quanto riguarda l'Italia, lo Studio ACI-ISTAT valuta i costi umani attraverso un metodo definito "misto": economico-produttivistico e risarcitorio, che quantifica il danno morale da decesso in un valore monetario pari ai 2/6 di un ipotetico danno biologico con invalidità permanente del 100%.

Costi per incidente.

Danni alla Proprietà. Questi costi includono tutti i danni fisici arrecati da un sinistro alla proprietà (veicoli, edifici, arredo stradale, pavimentazioni, ecc).

Tutti i paesi includono alcuni costi in quest'area, ma i costi non sono sempre disaggregati nelle diverse componenti. Laddove specificati, più spesso essi riguardano il danno al veicolo, stimato a partire dalle informazioni sui pagamenti degli indennizzi da parte delle compagnie di assicurazione.

La contabilizzazione, tra i costi sociali dell'incidentalità, dei danni in particolare ai veicoli non è unanimamente accettata come criterio valutativo: le posizioni assunte sono condizionate dal dibattito, in forte evoluzione, su cosa costituisca "costo esterno" dell'incidentalità. A livello internazionale, l'approccio INFRAS/IWW, considerato uno dei testi scientificamente più affidabili in materia di esternalità dei trasporti, esclude dal computo i danni materiali alla proprietà (altri autoveicoli), in quanto oneri sostenuti o dalle assicurazioni, i cui costi ricadono sugli utenti, o direttamente dagli utenti.

Costi Amministrativi. In questo gruppo di costi rientrano quelli sostenuti dalla polizia, dai vigili del fuoco e dalle corti di giustizia, nonché i costi amministrativi delle compagnie di assicurazione per adempiere alle procedure per l'assicurazione sanitaria e non sanitaria. Le richieste di indennizzi non sanitari coprono i danni alla proprietà e la responsabilità personale. Le stime di alcuni costi amministrativi vengo prodotte da tutti i paesi sulla base delle informazioni ricevute dalle compagnie di assicurazione, o da altri enti pubblici come la polizia, o attraverso speciali sondaggi. Le singole voci di costo non sempre sono considerate separatamente.

Si considerano pertanto i costi che direttamente o indirettamente derivano dall'incidente che sono:

- perdita della capacità produttiva;
- costi umani (ossia «quella parte di danno non patrimoniale che sostanzialmente si configura con la perdita dell'integrità psicofisica della persona e/o dei congiunti»);
- costi sanitari (spese di ambulanza, pronto soccorso e dei ricoveri nelle strutture sanitarie);
- danni materiali;
- altri costi amministrativi (costi di gestione delle assicurazioni e costi inerenti gli interventi delle autorità pubbliche e a quelli giudiziari).

I dati al 2010 valorizzati. La stima dei costi sociali degli incidenti stradali per l'anno 2010 risulta pari a circa 31 miliardi, che possono essere così schematizzati:

- 15 miliardi circa del totale dovuti alla incidenza dei costi umani;
- 16 miliardi circa del costo totale quali costi materiali.

Questa cifra rappresenta circa il 2% del Prodotto interno lordo dello stesso anno.

Il costo sociale medio per ogni deceduto risul-

ta pari a circa 1 milione euro, prendendo in considerazione i costi sanitari, la mancata produzione e il risarcimento del danno morale. Il costo medio per una persona ferita è pari mediamente a 26 mila euro.
Partendo da questi valori riferiti al totale della incidentalità sono stati elaborati i dati relativi al settore dell'autotrasporto. Il peso della incidentalità di settore su quella complessiva è pari al 6,9% del totale per un costo di 2,1 miliardi di euro.
Nello specifico assumendo i valori medi nazionali l'incidenza in termini di valori per il settore dell'autotrasporto, si ha che il costo sociale a carico del settore dell'autotrasporto è pari a 268 milioni di euro in termini di decessi (includendo anche i pedoni) e 280,9 milioni di euro circa per i feriti (Tabella 1).

Tabella 1 – Veicoli coinvolti, morti e feriti per categoria di veicolo (Anno 2010 escluso i pedoni)

CATEGORIA DEL VEICOLO	Valori assoluti			Composizioni percentuali		
	Veicoli	Morti(*)	Feriti	Veicoli	Morti(*)	Feriti
Autovetture	267.481	1.817	178.309	67,8	52,3	63,4
Autocarri e motocarri	27.346	202	10.144	6,9	5,8	3,6
Biciclette	15.565	263	14.655	3,9	7,6	5,2
Ciclomotori	22.208	203	21.940	5,6	5,8	7,8
Motocicli	52.159	943	52.026	13,2	27,1	18,5
Quadricicli	744	10	625	0,2	0,3	0,2
Altri veicoli	9.181	38	3.669	2,3	1,1	1,3
Totale	**394.684**	**3.476**	**281.368**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

(*) I morti in incidenti in cui sono coinvolti i veicoli pesanti inclusi i pedoni sono 268

Il dato di per sé non dà contezza della incidenza rispetto al valore economico che è legato al mondo dell'autotrasporto (Tabella 2).

Tabella 2 – La produzione dei servizi di trasporto su strada

Classe di portata	Coefficienti medi di carico (tonn.)		Tonn. km	
	Conto proprio	Conto terzi	Conto proprio	Conto terzi
fino a 3,5 tonn.	3,38	6,09	11.843.496.993	6.197.339.955
3,6 - 6,0 tonn.	14,52	26,13	3.057.057.545	6.275.424.989
6,1 - 9 tonn.	32,15	51,44	3.188.570.218	15.835.794.17
9-18 tonn. e oltre	44,11	70,58	7.514.010.576	65.977.207.574
motrici	74,60	119,36	8.446.017.905	99.284.438.095
			34.049.154.237	193.570.204.787
			227.619.359.024	

Piano della Logistica 2006 aggiornato con dati Comitato Centrale Albo Autotrasporto Anno 2008

Nell'anno 2008 sono state movimentate 227,7 miliardi di tonn-km di cui 34 miliardi conto proprio e 193 miliardi conto terzi.
Al di là della distinzione sulla titolarità del servizio si ha che l'incidenza sulla produzione totale dei servizi di costi sociali per incidentalità nel settore dell'autotrasporto è 548 milioni di euro che ripartiti su un totale di 227 miliardi di tonn-km è pari a 0,0024 milioni di euro per tonn-km.
L'Italia nonostante alcuni successi si trova ancora su livelli di incidentalità più alti rispetto ad altri Paesi europei e continua a pagare un prezzo molto elevato. Interventi e miglioramenti nei settori coinvolti (infrastrutture, veicoli e conducenti) non devono essere considerati un costo per la collettività ma un utile investimento in quanto sono in grado di ridurre i costi sociali che incidono in modo consistente sul prodotto interno lordo.
Al di là di ogni considerazione quello che è importante è la necessità di un controllo di sistema ai fini della sicurezza.
Il Piano Nazionale della Logistica, che la Consulta ha avviato, ha in corso di definizione un quadro di contesto di riferimento per una piattaforma telematica integrata concepita sul piano operativo di immediata e agevole attuazione utilizzando al meglio quello che è già disponibile. Ed è tanto!

L'Italia si trova ancora su livelli di incidentalità più alti rispetto ad altri Paesi europei e continua a pagare un prezzo molto elevato. Interventi e miglioramenti nei settori coinvolti devono essere considerati non un costo, ma un investimento.

Il Piano Nazionale della Logistica ha in corso di definizione un quadro di contesto di riferimento per una piattaforma telematica integrata concepita sul piano operativo utilizzando al meglio quello che è già disponibile.

IL PROGETTO UIRNET PER IL BENE DEL PAESE

Intervista con Rodolfo De Dominicis, Presidente UIRNet

Il Progetto UIRNet si gioca sia sul fronte tecnologico a bordo e a terra, sia sul fronte organizzativo dei servizi e del mercato.

Il mondo dell'autotrasporto è arrivato ad un livello di consapevolezza tale da prediligere le "cose ben fatte" ai sotterfugi.

Per la fine del 2012 dovrà essere tutto pronto per la sperimentazione sul campo su 20.000 mezzi. Per i costi abbiamo rispettato il budget.

UIRNet è entrata nella fase realizzativa del progetto per lo sviluppo della piattaforma nazionale per la logistica integrata e l'intermodalità. L'iniziativa mira alla messa in rete dei servizi per i settori del trasporto e della logistica. Il sistema punta a un diretto coinvolgimento di tutti gli attori del settore dell'autotrasporto, dei poli logistici integrati e delle associazioni. Due gli obiettivi prioritari: miglioramento dell'efficienza dei servizi interportuali e incremento degli standard di sicurezza nell'intero processo della filiera. Ne abbiamo parlato con il Presidente, Rodolfo De Dominicis.

Presidente, cosa prevede il progetto UIRNet?

Uirnet è un modulatore di flussi di merci sulla rete nazionale ed in particolare uno strumento atto a cadenzare l'uscita e l'entrata delle merci (su strada) dai e per i nodi interportuali e portuali.

E, rispetto a quanto descritto, come procede la fase attuativa? Avete avviato delle sperimentazioni?

Abbiamo quasi completato il collaudo funzionale dei sei macroservizi a cura del MIT (Ministero Infrastrutture e Trasporti) e abbiamo avviato la sperimentazione essenzialmente sul Nord-Ovest del Paese.

Un Progetto enorme che si gioca su quali fronti?

Il Progetto si gioca sia sul fronte tecnologico a bordo e a terra, sia sul fronte organizzativo dei servizi e del mercato, perché a valle della prima fase totalmente realizzata con i fondi del partenariato pubblico - privato, stakeholder di Uirnet S.p.A., la Piattaforma HW/SW si manterrà ed evolverà con le tariffe che il mercato è disponibile a corrispondere ad un Dispatcher scelto con gara europea.

Quanto è difficile ottenere il consenso di tutti sapendo che in tanti puntano sulla poca trasparenza proprio per essere più competitivi?

Il consenso è l'elemento portante di una mega-community, come Uirnet. Io credo che il mondo dell'autotrasporto è arrivato ad un livello di consapevolezza tale da prediligere le "cose ben fatte" ai sotterfugi, peraltro ciò conviene a tutti sul medio periodo.

Promuovere e realizzare alleanza con soggetti tecnico-operativi e aziende "meritevoli" per lo sviluppo e l'attuazione della piattaforma. Trova attenzione e riscontro?

Uirnet nasce dalla collaborazione fra soggetti pubblici e privati, questo è il suo punto di forza. Sono convinto che troveremo sul progetto ulteriore attenzione da parte di investitori italiani e stranieri che vogliono partecipare ad un grande intervento per il Paese.

Tempi e costi. Cosa può dirci in merito?

Per la fine del 2012 dovrà essere tutto pronto per la sperimentazione sul campo su 20.000 mezzi. Per i costi abbiamo rispettato il budget.

Un'ultima domanda. Nessun Paese si è spinto così in avanti, perché l'Italia dovrebbe riuscirci?

L'Italia ci deve riuscire, perché senza un sistema come Uirnet, l'inefficienza della rete logistica è talmente grande da rendere non competitive molte delle produzioni del Paese; noi distruggiamo circa 10 md €/anno di PIL; non possiamo sbagliare; se vogliamo ricominciare a crescere, Uirnet è uno strumento molto importante.

LA TECNOLOGIA CI SALVERÀ

Intervista con Giuseppe Guzzardi, Direttore Vie & Trasporti

"La carenza di investimenti infrastrutturali mette a rischio qualunque politica o piano per ridurre l'inefficienza logistica e per rilanciare il settore dell'autotrasporto. Non solo. Bisogna tener conto della grave crisi di sistema che ha intaccato pesantemente le risorse delle aziende di settore e delle criticità legate al prezzo del gasolio". "Il futuro? Credo che l'IT sia la migliore arma per assicurare futuro e modernità all'autotrasporto". Sono queste solo alcune considerazioni di Giuseppe Guzzardi, Direttore di Vie & Trasporti, che abbiamo incontrato.

Cosa ritiene rimanga ancora da fare per riportare il sistema italiano del trasporto e della logistica ad un'autentica competitività almeno a livello UE?

Le aziende che operano nell'autotrasporto devono consorziare almeno le attività di back office per comprimere i costi e aumentare il loro leverage verso la committenza. Poi bisogna garantire il massimo rispetto delle regole. Tale obiettivo deve essere una attività "core" non già delle autorità di controllo, ma degli autotrasportatori stessi, a garanzia della professionalità e della sicurezza.

Rispetto delle norme e tutela della aziende oneste contro quelle che lavorano ai limiti dell'illegalità, quindi. Ma come affrontare il tema della trasparenza in questo settore così articolato?

Come detto, questo è a mio avviso un aspetto strategico. Devono essere le aziende a "pretendere " il rispetto delle regole, anche attraverso le associazioni di categoria e sindacali, non ha senso delegare questo ruolo alle forze dell'ordine e agli organi dello Stato. Ciascuno si prenda le proprie responsabilità, a costo dell'impopolarità.

Autotrasporto non più soggetto passivo ma soggetto attivo grazie ai sistemi ITC. La tecnologia quindi come elemento portante per una moderna logistica?

Assolutamente sì. Attraverso la tecnologia si possono risolvere buona parte dei problemi cronici ed estirpare i tumori che infettano la categoria, come quelli appena citati. La tecnologia non fa politica ed è obiettiva. Credo che l'IT sia la migliore arma per assicurare futuro e modernità all'autotrasporto.

Lei registra maggiori sforzi per creare opportunità di sinergie tra veicoli, conducenti ed infrastrutture?

A pelle di leopardo, e questa è una tipicità del nostro Paese. Il problema è che queste sinergie non funzionano se non sono sufficientemente condivise e diffuse. E quindi diventa fondamentale il valore Formazione.

Cosa manca per una più rapida diffusione dei sistemi di Intelligent Transport System? È una questione di volontà, di risorse o di cos'altro?

Il gestore di flotta è oggi distratto da gravi criticità, e le risorse da destinare agli investimenti in IT sono limitate, specie in confronto a quanto avviene in altri Paesi. Inoltre, la rete infrastrutturale pubblica IT è ancora carente e arretrata. Un back office forte tra operatori affini consentirebbe la creazione di una massa critica tale da giustificare investimenti in software proprietario e in hardware dedicato e modulare.

La carenza infrastrutturale, insieme alla crisi economica minano pesantemente qualunque politica o piano che si voglia realizzare nel campo logistico e nel settore dell'autotrasporto.

La tecnologia non fa politica ed è obiettiva. Credo che l'IT sia la migliore arma per assicurare futuro e modernità all'autotrasporto.

Il gestore di flotta è oggi distratto da gravi criticità, e le risorse da destinare agli investimenti in IT sono limitate, specie in confronto a quanto avviene in altri Paesi

La Black Box oltre a proteggere mezzi, merci e conducente, ottimizza tutte le fasi del trasporto, certificandone infine la "buona missione". Il presente ed il futuro passa da qui.

In Italia il 90% delle merci viaggia su gomma. Il fatto che la quasi totalità delle merci nel nostro Paese transiti su strada rivela il peso che l'autotrasporto ha sull'economia italiana.

"LA SICUREZZA COME FATTORE COMPETITIVO"

Intervista con Eleuterio Arcese, Presidente ANITA

"Le imprese sono molto impegnate sul tema della sicurezza. E i risultati dello scorso anno sul calo di vittime e incidenti ci fanno ben sperare anche per il futuro. Su questo trend positivo hanno inciso sicuramente tanti fattori: il miglioramento dell'organizzazione del trasporto, la promozione di programmi di formazione degli autisti oltre che la tecnologia. Il punto è che la sicurezza non deve essere vista come un limite né una spesa ma un investimento e un fattore di competitività". A parlare è Eleuterio Arcese, Presidente dell'Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici. Lo abbiamo incontrato.

Presidente, oggi quando si parla di trasporto merci si pensa subito alla gomma, all'autotrasporto. È possibile avere qualche stima indicativa?

In Italia circa il 90% delle merci viaggia su gomma. Il fatto che la quasi totalità delle merci nel nostro Paese transiti su strada rivela il peso che l'autotrasporto ha sull'economia italiana. E gli avvenimenti che hanno interessato il trasporto stradale nei primi mesi di quest'anno, come il fermo nazionale dei servizi di autotrasporto e l'emergenza neve con le conseguenze che ben conosciamo - come la scarsità delle merci e il relativo aumento dei prezzi - dimostrano come l'autotrasporto incida notevolmente sul sistema economico italiano.

Tanti tir sulla strada che impatto hanno sul tema sicurezza stradale? Quanta parte di insicurezza è ascrivibile al settore?

I dati parlano chiaro. Nel 2010 gli autocarri e i motocarri coinvolti (che non significa responsabili) in incidenti stradali corrispondono solo al 6,9% del totale, contro il 67,8% delle autovetture (267.481) e il 13,2% dei motocicli (52.159).

Oltretutto va considerato che, l'autotrasporto italiano tra il 1991 e il 2010, ha ridotto del 46,6 il numero di vittime negli incidenti in cui è stato coinvolto scendendo - nei 20 anni considerati - da 502 a 268 deceduti.

Quanto il futuro dell'autotrasporto ruota intorno alla voce "sicurezza"? E quanto poi le aziende di fatto si impegnano su questo tema?

Il tema della sicurezza coinvolge inevitabilmente tutti. Per l'autotrasporto, in particolare, la sicurezza riveste un ruolo decisivo se consideriamo che la strada rappresenta il luogo di lavoro per l'autotrasportatore. Per l'impresa di autotrasporto tale impegno si traduce nel garantire la sicurezza dei propri dipendenti e allo stesso tempo della collettività, in qualità di utenti della strada.

I conducenti di mezzi pesanti, che spesso purtroppo vengono rappresentati in maniera distorta, sono invece dei professionisti che operano su strada che devono rispettare tempi di guida e di riposo e obblighi formativi, che gli automobilisti non hanno. Basti pensare alla Carta di qualificazione del Conducente e ai corsi di formazione continua.

Le imprese sono molto impegnate sul tema della sicurezza. E i risultati dello scorso anno sul calo di vittime e incidenti ci fanno ben sperare anche per il futuro. Su questo trend positivo hanno inciso sicuramente il miglioramento dell'organizzazione del trasporto, la promozione di programmi di formazione degli autisti oltre che le strumentazioni di sicurezza introdotti dalle case automobilistiche. Ovviamente, ci sono imprese più sensibili di altre al tema della sicurezza, sebbene rappresenti un obbligo anche etico-morale per tutte le realtà imprenditoriali.

Il punto è che la sicurezza non deve essere vista come un limite né una spesa ma un investimento e un fattore di competitività.

Ma sicurezza significa anche adozione di sistemi per il controllo satellitare per la sicurezza attiva e passiva dei mezzi. Concorda?

Concordo. Si tratta di strumenti che si sono evoluti nel corso degli anni tanto da rappresentare ormai dispositivi indispensabili per la sicurezza del veicolo e del carico ma anche per una gestione ottimale dell'impresa.

Quindi il presente ed il futuro è inevitabilmente la Black Box?

Certamente. La tracciabilità del veicolo e l'ottimizzazione dei costi e della gestione del trasporto rappresentano sicuramente aspetti fondamentali. E tutti gli strumenti idonei a garantirli vanno potenziati e integrati.

Infine Presidente. Ci sono aziende che sul tema sono molto attive e tra queste sicuramente Viasat, leader di settore. Sono auspicabili iniziative comuni? E ne prevede?

Accolgo volentieri tutte le iniziative volte a garantire e migliorare la sicurezza stradale che contribuiscono ad incrementare l'efficienza dell'impresa oltre che il benessere della collettività.

La tracciabilità del veicolo e l'ottimizzazione dei costi e della gestione del trasporto rappresentano sicuramente aspetti fondamentali. La tecnologia Viasat risponde proprio a queste esigenze.

ANITA accoglie tutte le iniziative volte a garantire e migliorare la sicurezza stradale che contribuiscono ad incrementare l'efficienza dell'impresa oltre che il benessere della collettività.

La competenza pubblica in materia di infomobilità nasce nel 1988, con la legge n. 556, con l'istituzione del CCISS, coordinato e diretto dalla Direzione Generale della Sicurezza stradale del Ministero.

Intervista con Pasquale D'Anzi, Direttore CCISS

VIAGGIARE INFORMATI

Al fine di fornire agli utenti della strada – autotrasportatori o automobilisti che siano – delle informazioni di mobilità quanto più tempestive possibili, è imprescindibile la ricerca dell'ottimizzazione dei processi tecnologici, che si innescano nella lunga filiera che si sviluppa tra il rilevamento dell'evento perturbativo della regolarità della circolazione stradale e la sua divulgazione. È infatti ben evidente che la notizia è tanto più utile quanto più è chiara, univoca e soprattutto tempestiva. Solo così avrà una valenza di ottimizzazione del processo logistico o semplicemente di "avviso ai naviganti". Di tutto ciò abbiamo parlato con Pasquale D'Anzi, Direttore del CCISS.

Qual è stato il percorso che ha portato il CCISS a diventare un riferimento istituzionale per le informazioni sul traffico e la sicurezza stradale?

La competenza pubblica in materia di infomobilità nasce nel 1988, con la legge n. 556, con l'istituzione del CCISS, coordinato e diretto dalla Direzione Generale della Sicurezza stradale del Ministero. I servizi effettuati dal CCISS sono stati riconosciuti dal Consiglio di Stato, quali servizi pubblici essenziali. Il settore dell'infomobilità, richiede necessariamente coordinamento e governo ed esige una regia razionale e strutturata dell'informazione certificata, capace di fornire notizie certe, univoche e tempestive e, nello stesso tempo, capace di raccogliere le esperienze che, sia pur frammentarie, il settore ha espresso e tuttora esprime.

Una valida opportunità per affrontare efficacemente le suddette problematiche, è rappresentata dalla recente normativa europea in materia di ITS (Intelligent Transport Systems), che potrà certamente dare un impulso all'intero settore, in uno scenario definito di regole e

principi, atti a salvaguardare il pubblico interesse e a ottimizzare ulteriormente le risorse finanziarie assegnate.

Come opera la Centrale Operativa del CCISS?

Il CCISS opera avvalendosi di una moderna centrale operativa – sita presso la sede ministeriale di via Caraci a Roma – alla cui attività collaborano, mediante rapporto convenzionale: Polizia stradale (deputata anche alla validazione delle notizie d'infomobilità), Carabinieri, Anas, Concessionarie autostradali, RAI, ACI e la società Infoblu. Le informazioni sul traffico dell'intero territorio nazionale sono inviate al CCISS mediante protocollo standard comunitario (DATEX).

Le attuali fonti dei dati di infomobilità del CCISS sono rappresentate dalle forze di polizia (con il compito di validare le notizie provenienti dalle altre fonti), dagli enti proprietari delle strade, dai soggetti gestori delle infrastrutture e da soggetti pubblici e privati che hanno sottoscritto Convenzioni con il Centro (alcuni Comuni, la società Infoblu). Compito istituzionale del CCISS è, tra l'altro, quello di apporre valore aggiunto al notevole operato dei propri partner, attraverso un intervento d'integrazione delle informazioni provenienti dalle diverse fonti e di diverso livello territoriale, per diffonderle agli utenti, con tempestività e in maniera ottimale (comunicare solo quello che è utile e al momento giusto), il tutto seguendo un processo ove sono applicate regole chiare ed efficaci, per ottenere servizi corretti ed efficienti.

Come diffondete le vostre informazioni?

La diffusione delle informazioni raccolte dal CCISS avviene tramite: portale web www.cciss.it (stabilmente oltre i 10 milioni di contatti/mese); bollettini televisivi su Rai Tre e RaiNews 24 (circa 20 bollettini/g); bollettini radiofonici diurni in diretta sulle reti Rai (37 bollettini/g); bollettini radiofonici notturni su Isoradio (9 bollettini/notte); canale Isoradio (captato su circa 2.200 Km della rete autostradale e nell'area metropolitana di Roma); canale RDS TMC sulle frequenze di Radio1 Rai per l'aggiornamento sulle notizie di traffico dei dispositivi mobili di navigazione; numero verde (tel. 1518), per l'informazione diretta agli utenti "on demand". Il servizio è effettuato sia mediante IVR (interactive Voice Response), sia mediante l'ausilio di operatori (circa 60.000 utenti/mese serviti); Applicazioni iPhone e Android.

L'innovazione tecnologica contribuisce all'efficacia dei servizi di infomobilità per i cittadini?

Con lo sviluppo delle tecnologie di navigazione satellitare – grazie anche e soprattutto all'azione di Viasat – stanno nascendo nuove applicazioni in diversi settori, tra i quali il più importante è sicuramente quello automobilistico. Ultimamente i costruttori automobilistici stanno adottando una politica innovativa per cui anche auto "utilitarie" iniziano ad avere in dotazione il sistema GPS, con costi complessivi relativamente contenuti. E' anche grazie a questi sviluppi che il settore dei Sistemi di Trasporto Intelligenti, e più in dettaglio, il settore dell'infomobilità, stanno assumendo una crescente importanza.

L'applicazione mobile iCCISS - sviluppata (con tecnologia iOS ed Android) e gestita dal CCISS - permette di utilizzare in ogni momento, e particolarmente durante il viaggio, le informazioni relative al traffico ed alla viabilità, gestite dalla centrale operativa del CCISS. L'applicazione, "scaricabile" gratuitamente, preleva i dati sul traffico e i successivi aggiornamenti; essa, oltre a rispondere alle esigenze di accesso interattivo da parte degli utenti alle informazioni di traffico del CCISS – utilizzando le informazioni sul tratto percorso dal fruitore qualora ne avesse autorizzato il conferimento – si trasforma in un sensore mobile. Si ottimizza così lo scambio dei dati con il server e si garantisce l'accesso a un maggior numero d'informazioni. Per lo stesso scopo, l'applicazione non utilizza mappe cartografiche "on line" ma le racchiude al suo interno.

Autotrasportatori, automobilisti abituali, utenti delle autostrade italiane o delle strade più periferiche, chi sono i fruitori del servizio?

La crescente sensibilizzazione dell'opinione pubblica alle tematiche della sicurezza stradale in generale, ha parallelamente determinato un sempre maggiore interesse alla conoscenza delle notizie di infomobilità, in maniera trasversale, da parte delle diverse categorie di utenti della strada. In effetti, le situazioni di traffico e le condizioni della viabilità, com'è intuitivo immaginare, rappresentano elementi cardini per la sicurezza della circolazione stradale, cui gli automobilisti, che siano o non siano "professionisti della strada", sempre più non intendono rinunciare.

Con lo sviluppo delle tecnologie di navigazione satellitare Viasat, stanno nascendo nuove applicazioni in diversi settori, tra i quali il più importante è sicuramente quello automobilistico.

Le situazioni di traffico e le condizioni della viabilità rappresentano elementi cardini per la sicurezza della circolazione stradale, cui gli utenti, che siano o non siano "professionisti della strada", sempre più non intendono rinunciare.

Obiettivo che CCISS sta affrontando con determinazione, è rappresentato dallo specifico servizio di previsione delle condizioni di traffico, che rappresenta oggi la vera frontiera della nostra azione.

L'attività di controllo dei Tir vede la Polizia Stradale particolarmente impegnata nel contrastare alcuni comportamenti di guida più pericolosi per le potenzialità che hanno di determinare incidenti stradali con gravi conseguenze.

LE REGOLE CI SONO, VANNO RISPETTATE

Intervista con Luisa Pellizzari, Direttore Polizia Stradale

"Le aziende rispondono come datore di lavoro della cattiva organizzazione delle pianificazioni dei viaggi, delle condizioni di lavoro alle quali espongono i dipendenti, del pagamento in solido col conducente e, in particolari casi, anche per le responsabilità diverse dalle violazioni del Codice della Strada". Come dire, le regole ci sono e valgono per tutti, bisogna rispettarle. Ed il costo per i trasgressori è salato. Ne abbiamo parlato con Luisa Pellizzari, neo Direttore del Servizio della Polizia Stradale.

Le aziende rispondono come datore di lavoro della cattiva organizzazione delle pianificazioni dei viaggi e delle eventuali violazioni delle norme degli autisti. Le regole vanno rispettate.

Direttore, in tema di sicurezza quanto lavoro vi danno i mezzi pesanti?

L'attività di controllo dei veicoli in circolazione da qualche anno vede la Polizia Stradale particolarmente impegnata nel contrastare alcuni comportamenti di guida più pericolosi per le potenzialità che hanno di determinare incidenti stradali con gravi conseguenze.

Mi riferisco in particolare alla verifica delle condizioni psico-fisiche dei conducenti, compromesse dall'assunzione di alcool o di sostanze stupefacenti/psicotrope, fenomeno che ha riguardato e ancora interessa i conducenti professionali, nonostante modifiche normative di maggior rigore sia nella fase di avvio alla professione sia in sede di controllo su strada. Tale comportamento incide sulla sicurezza di guida e soprattutto si accompagna per i conducenti professionali alla inosservanza delle regole sui tempi massimi di guida e sui tempi minimi di riposo.

Per dare un'idea del fenomeno, nel 2010 (ultimi dati consolidati) la Polizia Stradale ha contestato - a carico di conducenti di autobus e di mezzi adibiti al trasporto di merci - 1.365 violazioni per guida in stato di ebbrezza (in totale 28.882), 99 violazioni per guida sotto l'influenza di droga (in totale 2.486), n71.857 violazioni dei tempi di guida e di riposo.

Quali sono le regole che vengono maggiormente infrante dagli autisti dei Tir? Quali i comportamenti a rischio?

I conducenti professionali, sotto questo profilo, non sono dissimili dagli altri conducenti per cui le infrazioni più ricorrenti sono sostanzialmente le stesse di tutti gli altri autisti. Oltre ai comportamenti più a rischio già descritti, segnalerei - sempre per il 2010 - le violazioni in tema di mancato rispetto delle distanze di sicurezza (1.609 - 6.106 in totale -) quelle in tema di precedenza (1.512 - 10.999 in totale -) e quelle per il superamento dei limiti di velocità (72.279 - 828.340 in totale -).

Aggiungerei alcune violazioni particolari per chi effettua trasporto di cose, quali la circolazione in sovraccarico (46.576 violazioni nel 2010) che generano tempi e spazi più lunghi di frenata in caso di gestione di un'emergenza viabilistica, nonché le violazioni più in generale riconducibili al mancato rispetto delle condizioni di efficienza dei veicoli (mancata revisione – art.80 C.d.S. 18.480 violazioni nel 2010 - mancanza o inefficienza dispositivi di equipaggiamento – artt. 72 e 79 C.d.S. 67.211 violazioni nel 2010).

Le norme ci sono ma spesso non vengono rispettate. Quali sono i rischi per le aziende inosservanti delle regole?

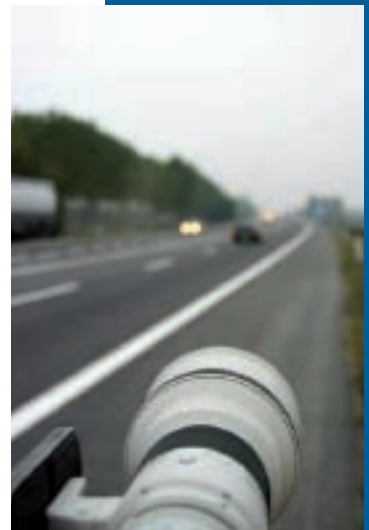
Le aziende rispondono come datore di lavoro della cattiva organizzazione delle pianificazioni dei viaggi, delle condizioni di lavoro alle quali espongono i dipendenti, del pagamento in solido col conducente e, in particolari casi, anche per le responsabilità diverse dalle violazioni del Codice della Strada.
La Polizia Stradale, peraltro, in questi ultimi anni si è adoperata molto nell'allacciare rapporti con l'Ufficio Provinciale MTCT, con l'Ufficio Provinciale del Lavoro, con ASL ed altri Enti, per garantire all'azione di controllo su strada un approccio multidisciplinare che consenta di intervenire sulle responsabilità delle aziende, laddove emerga che il comportamento scorretto del conducente è indotto dal "sistema" del trasporto su strada.
Inoltre, ha accolto con vivo interesse le richieste di alcune grandi aziende di poter fare incontrare i propri dipendenti, conducenti professionali, con operatori della Polizia Stradale per conoscere più da vicino, guardando agli incidenti stradali che coinvolgono i conducenti professionali, le cause più frequenti dei sinistri e i comportamenti virtuosi/prudenti che possono, se non evitare l'evento infausto, almeno ridurne al massimo la conseguenza.

Molti Tir provengono dall'estero. In questo caso i controlli sono più difficili? Il vostro lavoro si complica?

In effetti il controllo dei conducenti professionali che effettuano i trasporti comunitari o internazionali, quando sono stranieri, fanno nascere ulteriori complicazioni ai controlli amministrativi e tecnici, a causa della scarsa conoscenza della lingua italiana. Inoltre il controllo di polizia si deve estendere anche al rispetto delle regole circa la presenza di stranieri in Italia.
La Polizia Stradale è comunque professionalmente preparata ad affrontare la tipologia di controlli nei riguardi dei mezzi stranieri: la disponibilità di formulari plurilingue nonché di documenti informatici in più lingue con tutte le regole europee sui tempi di guida e di riposo costituisce una preziosa risorsa nel colloquio col conducente straniero.
Inoltre, sta continuando la collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per i Trasporti Terrestri - per il costante aggiornamento sugli atti autorizzativi dei trasporti internazionali e sull'evoluzione della normativa comunitaria e CEMT di settore per garantire elevati livelli di preparazione del personale di Polizia.
In sede di controlli su strada congiunti con il personale del Ministero Infrastrutture e Trasporti e l'impiego dei Centri Mobili di Revisione sono stati complessivamente controllati (nel 2011) 32.045 mezzi, il 26% dei quali di nazionalità straniera. Gli irregolari costituiscono il 33% dei veicoli stranieri che sono stati selezionati per l'avvio ai controlli mirati appena descritti. Nel contempo costituiscono circa il 9% di tutti i veicoli, italiani e stranieri, controllati con i Centri Mobili di Revisione.

La tecnologia, il controllo satellitare permetterebbe all'azienda di rispettare le norme (ore di guida, velocità medie, chilometri percorsi, ecc..) e faciliterebbe il controllo da parte delle autorità. Quanto vi sarebbe di aiuto nello svolgimento del vostro lavoro?

L'apporto delle nuove tecnologie per consentire un monitoraggio delle flotte aziendali e per stigmatizzare i comportamenti scorretti dei propri dipendenti si va diffondendo anche in Italia.
Peraltro in sede europea si stanno valutando sistemi da controllo da remoto dei tempi di guida dei conducenti professionali, nella disponibilità degli organi di controllo, per mirare la loro azione nei riguardi dei conducenti irregolari. Si tratta comunque di tecnologie ITS che concorrono all'ottimizzazione dei tempi di trasporto delle merci, nel rispetto delle regole e in diretta relazione con la struttura logistica coinvolta nel movimento delle merci (accessi ai nodi intermodali, accessi ai porti, effettuazione delle operazioni di dogana etc..).
La Polizia Stradale sta seguendo con interesse tutti questi sviluppi per ottimizzare anch'esso i tempi di controllo limitando le azioni di verifica nei riguardi dei soggetti che risultano tracciati e osservanti dei tempi di guida.
La tecnologia è già comunque al servizio di alcune tipologie di controllo della Polizia Stradale come il sistema SICVE-TUTOR per il controllo della velocità media in autostrada e il sistema OVERLOAD-TUTOR per il controllo dinamico dei limiti di massa dei veicoli commerciali.

Il controllo dei conducenti che effettuano i trasporti comunitari o internazionali, quando sono stranieri, fanno nascere ulteriori complicazioni. Ma noi siamo pronti anche a questo.

La Polizia Stradale segue con molta attenzione l'evoluzione delle nuove tecnologie. In tale contesto il ruolo di Viasat è strategico.

In Italia si verificano 2.416 furti di TIR. La Lombardia si conferma la Regione più colpita, seguono Puglia e Sicilia. Più staccate Campania, Lazio e Piemonte.

L'utilizzo dei sistemi satellitari Viasat riduce notevolmente la frequenza dei furti e permette un recupero dell'86% dei veicoli rubati.

IL SOGNO CHE DIVENTA REALTÀ

A cura di Claudio Fumagalli,
Strategy and Quality Manager, Viasat Group

Vedere in ogni momento la posizione dei mezzi della propria flotta per organizzare le "prese" dell'ultimo minuto, stimare i tempi di arrivo da comunicare al Cliente in apprensione per la merce che gli serve ... per ieri ..., ricevere report automatici sui percorsi dei mezzi; in altre parole l'ottimizzazione dinamica dell'utilizzo dei propri veicoli. Un sogno che diventa realtà.
Questi sono gli stimoli e gli elementi che in prima battuta avvicinano ai sistemi di localizzazione satellitare il gestore di flotta.
Ed i vantaggi sono evidenti e pienamente percepiti consentendo di ottimizzare mediamente di un 15/20% l'efficienza della flotta nel suo complesso in termini di riduzione di percorsi anomali, certificazione dei tempi di sosta e viaggio, puntualità nelle consegne e nelle informazioni dinamiche sui tempi previsti in funzione della scorrevolezza dello svolgimento del viaggio.
In seconda battuta, con l'aumento della conoscenza delle potenzialità del sistema , si apprezza la possibilità della verifica e contestazione delle multe che pervengono mesi dopo l'accaduto (chi guidava quel mezzo? a che velocità? era veramente dove indicato a quell'ora?) nonché veloci e facili verifiche sulle contestazioni degli orari di presa e consegna (veicolo in loco ma in attesa di poter essere caricato/ scaricato per cause esterne imputabili alla committenza, indisponibilità degli addetti o dei moli).
Così come si apprezza la possibilità della verifica indicativa in real time delle ore di viaggio dei

singoli mezzi che consente di programmare "al volo" variazioni di percorsi in base alle ore di guida giornaliere ancora a disposizione senza incappare nello sforamento delle 9 ore massime quotidiane.

Se poi si attrezza il sistema con il display per lo scambio di messaggi direttamente dalla postazione del gestore flotta per dare e ricevere con l'autista indicazioni e istruzioni di presa eliminando estenuanti e costose ricerche telefoniche (non risponde, occupato, è all'estero e il roaming telefonico costa più del gasolio), abbiamo fatto bingo !!

Ma tutto questo è solo quanto è immediatamente percepibile da chi si avvicina al mondo della telematica per la logistica, per non parlare dei vantaggi sul recupero mezzi e merci a seguito delle sempre più frequenti aggressioni per sottrarre carichi preziosi (dall'elettronica ai prosciutti e formaggi DOC).

Il passaggio successivo è quasi naturale: l'integrazione del sistema di localizzazione satellitare con il proprio gestionale in modo da automatizzare le operazioni di fatturazione e pagamenti delle attività che oggi in gran parte vengono svolte manualmente. Senza eccessive complessità ciò è possibile in quanto i migliori sistemi di localizzazione mettono a disposizione automaticamente degli sviluppatori dei gestionali aziendali tutte le informazioni necessarie e con piccoli adattamenti, si apre un nuovo modo di semplificare la vita ai gestori di flotte.

Tutto ciò fa parte oramai del quotidiano di oltre 3500 gestori di flotte che hanno scelto VIASAT con oltre 20.000 mezzi e che ora si stanno attrezzando per la nuova frontiera della telematica sui mezzi mobili: lo stile di guida.

È ben noto a tutti quanti che il costo maggiore di un mezzo che percorre una media di 10.000 chilometri al mese con un consumo medio di 3 Km al litro (quando va bene) è quello del gasolio (3000 litri circa al mese). Ma al di la' di tutti gli automatismi e ottimizzatori dei consumi che le lo sviluppo della tecnologia automotive sforna con frequenza (cruiser, cambi automatici, gestori delle frenate, recupero dei fumi e post combustione, calibrazione dinamica degli iniettori), il consumo di un mezzo è pesantemente condizionato dallo stile di guida di ogni autista.

Le regole di base sono ben note: prevenire l'evoluzione del traffico evitando brusche frenate e cambi di marcia inutili, mantenere una velocità adeguata e il più possibile costante: in generale, bisogna guidare con la marcia più alta e con il numero più basso di giri, decelerare gradualmente tenendo la marcia innestata; non serve scalare in quanto il freno motore è pressoché nullo nei veicoli moderni, spegnere il motore in caso di fermate lunghe.

Sono tutte azioni che sono esclusivamente sotto il diretto controllo dell'autista e che costituiscono il personale stile di guida che oggi può essere migliorato monitorando con semplici ed efficaci report grafici che evidenziano immediatamente anomalie e consentono azioni correttive mirate per la riduzione dei consumi derivanti da errori di fondo nella conduzione del mezzo.

Tutto ciò è possibile grazie alle nuove tecnologie VIASAT di interfacciamento con le centraline dei mezzi che sono in grado di fornire sintesi di centinaia di parametri utili a determinare la "virtuosità" dei singoli autisti nella conduzione del veicolo quali tempi e consumi fuori "green zone" ottimale, eccessivo utilizzo dei freni invece che del freno motore, prolungate soste a motore acceso contribuendo oltre a tutto ad una Ecoguida che oltre che al portafoglio fa bene anche all'ambiente riducendo l'emissione di inquinanti che una conduzione "allegra" del mezzo favorisce.

Oggi il rispetto delle regole è diventato un requisito indispensabile per le aziende che vogliono concorrere e sono sempre di più gli operatori che utilizzano la tecnologia come strumento di controllo.

La telematica consente di ottimizzare mediamente di un 15/20% l'efficienza della flotta nel suo complesso risultando essere sempre più un fattore competitivo.

**La tecnologia Viasat consente alle aziende di avere il totale controllo della missione.
È indispensabile per conseguire obiettivi di efficacia.**

La dimensione sicurezza è imprescindibile. Il nostro obiettivo ultimo resta sempre quello di riuscire nel portare a termine la consegna delle merci riscontrando il minor numero di problematiche possibili.

Dotare un veicolo di antifurto satellitare, rappresenta un deterrente per chi effettua rapine, proteggendo merci e autisti. È fondamentale anche nel processo logistico.

IO MI PROTEGGO

Intervista con Sergio Rattenni, Logistic Manager - RATTENNI TRASPORTI

I sistemi satellitari proteggono le merci, offrono il monitoraggio e la gestione del trasporto e rispondono all'esigenza di ottimizzazione operativa e riduzione dei costi di esercizio. Subire un furto costa molto di più che proteggere un'intera flotta, e Rattenni Trasporti questo lo sa bene. Ne abbiamo discusso con Sergio Rattenni, Logistic Manager dell'azienda.

Soddisfare il Cliente in termini di puntualità, qualità del servizio ed economia. In tal senso quanto è importante la sicurezza del veicolo durante il trasporto?

Sicuramente fornire alle merci dei nostri clienti un sistema di sicurezza è fondamentale per la qualità del servizio ed è per questo che abbiamo dotato tutti i veicoli di impianti satellitari abbinati ad una centrale di sicurezza che opera 24h su 24h sull'intero territorio Europeo.

Che ruolo giocano i sistemi antirapina e un sistema di sorveglianza satellitare in un'ottica di sicurezza, oltre che del veicolo e delle merci, anche del conducente?

Il conducente in questa ottica è sempre l'anello debole, nel senso che in caso di rapina è quello che rischia maggiormente. In considerazione di questo, per evitare che lo stesso possa subire minacce o essere esposto ad eventuali pericoli, abbiamo utilizzato un sistema di riconoscimento digitale all'avanguardia che permette di evitare il tradizionale inserimento di codici manualmente. Ad ogni modo, dotare un veicolo di antifurto satellitare, rappresenta sempre un deterrente per chi effettua rapine e così, sistematicamente, la

diminuzione dei furti risulta sempre inversamente proporzionale all'aumento della sicurezza per i nostri dipendenti.

La tecnologia satellitare è importante anche come ottimizzazione del processo logistico?

Senza ombra di dubbio. Noi riteniamo che le apparecchiature satellitari svolgano un ruolo determinante da questo punto di vista tant'è che la nostra azienda ha iniziato ad utilizzare i primi modelli già dal 1996, basando il proprio Business sulla qualità del servizio offerto e ritenendo del tutto fondamentale poter conoscere, in tempo reale, la posizione dei propri veicoli ed allo stesso tempo poter quantificare le ore di lavoro a disposizione del proprio personale viaggiante. Ciò permette a sua volta di poter programmare al meglio i viaggi rispettando orari, date di consegna e al tempo stesso il Codice della Strada.

E i Clienti possono monitorare la spedizione, non è così?

Certo. I nostri Clienti hanno la possibilità, qualora lo ritengano opportuno, di richiederci una password provvisoria che permetta loro di monitorare direttamente le proprie spedizioni. Inoltre, dal punto di vista economico, è opportuno sottolineare che attraverso questo sistema, riusciamo ad evitare innumerevoli telefonate nonché inutili perdite di tempo da parte degli operatori logistici volte a contattare continuamente gli autisti per conoscere le relative posizioni o altre notizie inerenti il trasporto specifico poiché, attraverso l'utilizzo di un apposito monitor touch-screen installato a bordo, possono essere comunicati anche gli esiti delle consegne.

La dimensione sicurezza, quindi, è per voi imprescindibile?

Sicuramente. Il nostro obiettivo ultimo resta sempre quello di riuscire nel portare a termine la consegna delle merci riscontrando il minor numero di problematiche possibili.

Quale potrebbe essere l'impatto economico qualora non si prestasse attenzione ad un tema così importante?

Il mancato utilizzo di queste tecnologie creerebbe un sensibile aumento di costi sia a livello d'incremento delle risorse umane da impiegare all'interno dell'ufficio traffico che dal punto di vista prettamente assicurativo.

Siete presenti in molti Paesi europei. Trova qualche diversità rispetto all'Italia, più attenzione, rispetto a questo tema?

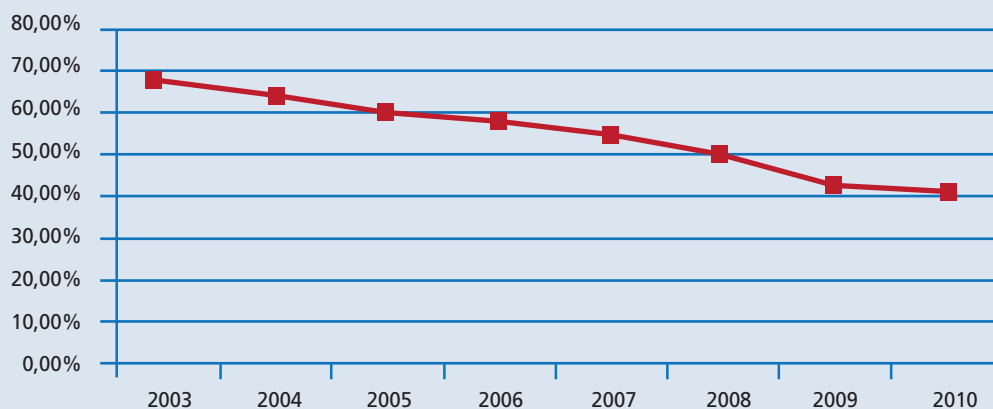
Decisamente. Noi siamo presenti in quasi tutta Europa e notiamo che i nostri concorrenti stranieri, con qualche anno di anticipo rispetto all'Italia, hanno iniziato ad adottare sistemi di sicurezza basati sulla tecnologia satellitare. Certo è che la maggior parte degli stessi, dispone di dimensioni strutturali notevolmente più ampie rispetto alle nostre e ciò rappresenta sicuramente una caratteristica che ha reso inevitabile la dotazione anticipata di un determinate strategia volte alla sicurezza delle merci trasportate.

La tecnologia Viasat risponde alle necessità di ottimizzazione del processo logistico e di sicurezza del trasporto merci.

Il mancato utilizzo della tecnologia satellitare creerebbe un sensibile aumento di costi sia a livello d'incremento delle risorse umane, sia dal punto di vista prettamente assicurativo.

CONSISTENZA DEL PARCO VEICOLARE

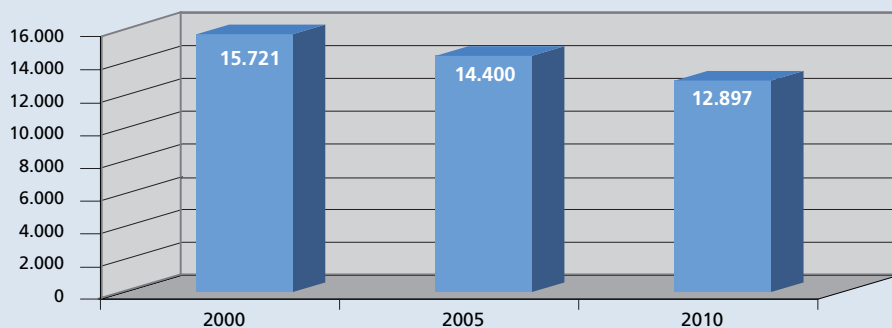
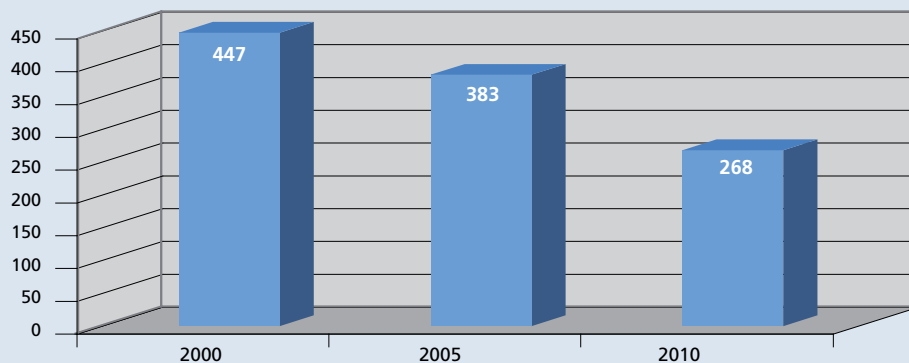
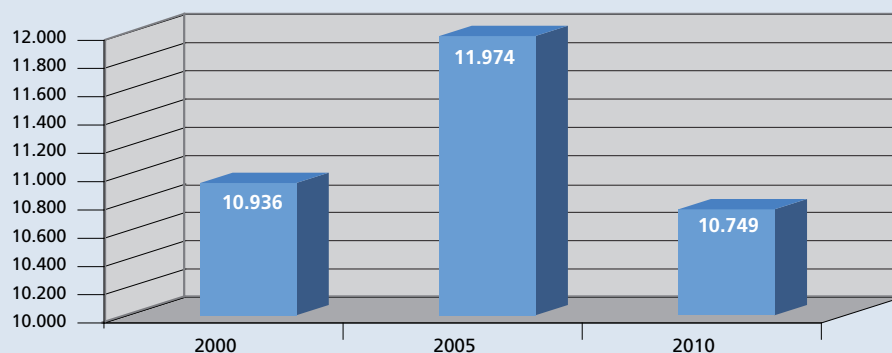
ANNI	Motocarri	Autocarri		Motrici	TOTALE
		merci	speciali		
1985	398.615	1.649.302	144.293	40.249	2.232.459
1990	464.852	2.140.123	208.869	67.780	2.881.624
1991	462.575	2.220.859	226.693	72.069	2.982.196
1992	456.300	2.285.712	246.101	74.135	3.062.248
1993	444.125	2.314.142	254.866	75.028	3.088.161
1994	433.255	2.370.759	267.125	75.564	3.146.703
1995	415.665	2.430.262	278.539	79.631	3.204.097
1996	422.041	2.550.344	325.353	89.758	3.387.496
1997	412.081	2.626.507	341.207	93.297	3.473.092
1998	405.048	2.730.260	359.810	97.743	3.592.861
1999	399.440	2.840.080	381.255	106.726	3.727.501
2000	390.097	2.971.050	406.523	115.958	3.883.628
2001	382.149	3.110.317	431.228	124.149	4.047.843
2002	375.313	3.297.260	454.340	132.622	4.259.535
2003	370.751	3.450.903	483.027	139.402	4.444.083
2004	342.739	3.502.633	512.979	142.413	4.500.764
2005	344.827	3.637.740	541.919	148.173	4.672.659
2006	310.555	3.763.093	568.654	151.704	4.794.006
2007	305.666	3.842.995	594.642	153.912	4.897.215
2008	300.890	3.914.998	619.706	157.007	4.992.601
2009	296.104	3.944.782	639.428	157.807	5.038.121
2010	291.757	3.983.502	656.880	158.289	5.090.428

Fonte: A.C.I.

I dati della sperimentazione realizzata da Fondazione Ania su un campione di 5.000 mezzi pesanti, mostrano come l'utilizzo integrato di sistemi satellitari e la somministrazione continua di corsi di formazione ad hoc per il personale, ha consentito una significativa riduzione della sinistrosità.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

statistiche

AUTOMEZZI PESANTI RUBATI

REGIONE	2010	2011
ABRUZZO	61	36
BASILICATA	31	26
CALABRIA	66	61
CAMPANIA	275	247
EMILIA ROMAGNA	214	169
FRIULI VENEZIA GIULIA	8	13
LAZIO	318	233
LIGURIA	46	16
LOMBARDIA	728	561
MARCHE	43	26
MOLISE	12	14
PIEMONTE	212	229
PUGLIA	372	311
SARDEGNA	17	16
SICILIA	254	266
TOSCANA	83	61
TRENTINO ALTO ADIGE	5	6
UMBRIA	55	36
VALLE D'AOSTA	1	1
VENETO	107	88
TOTALE NAZIONALE	**2.908**	**2.416**

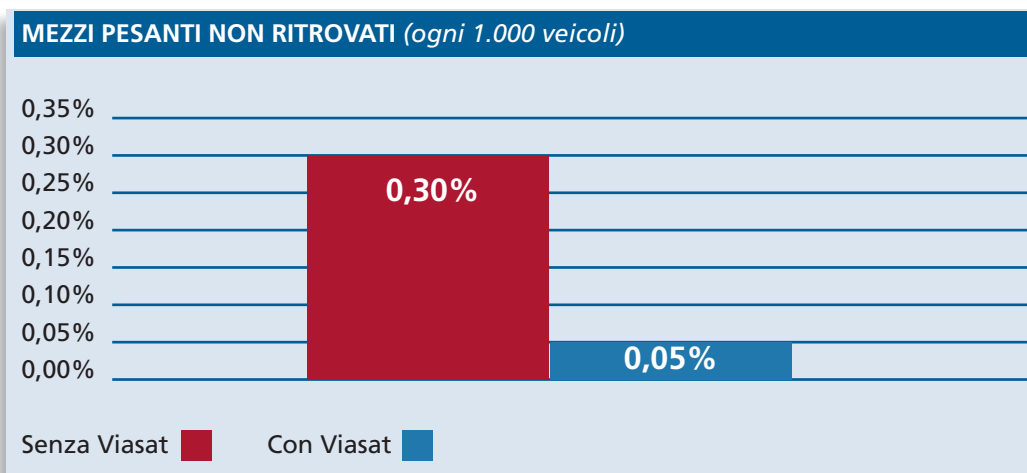
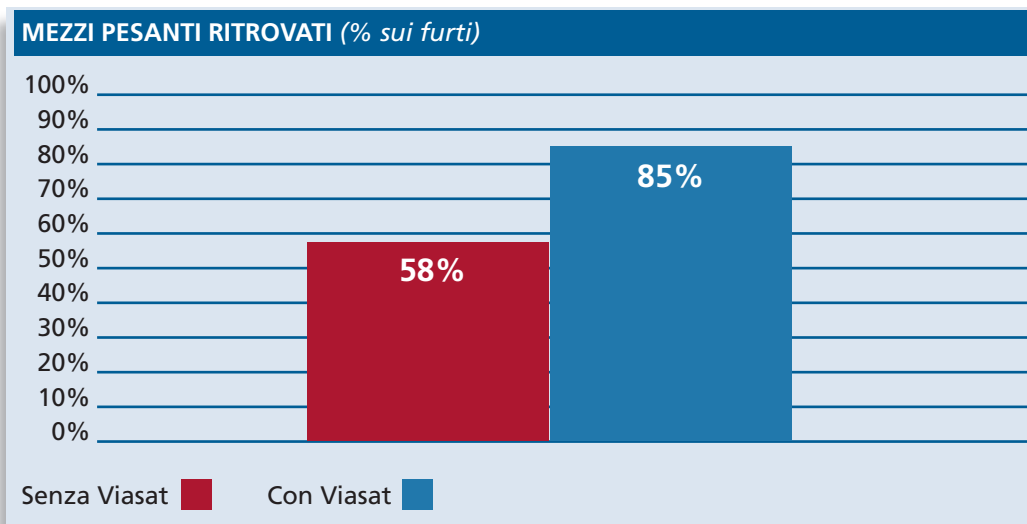
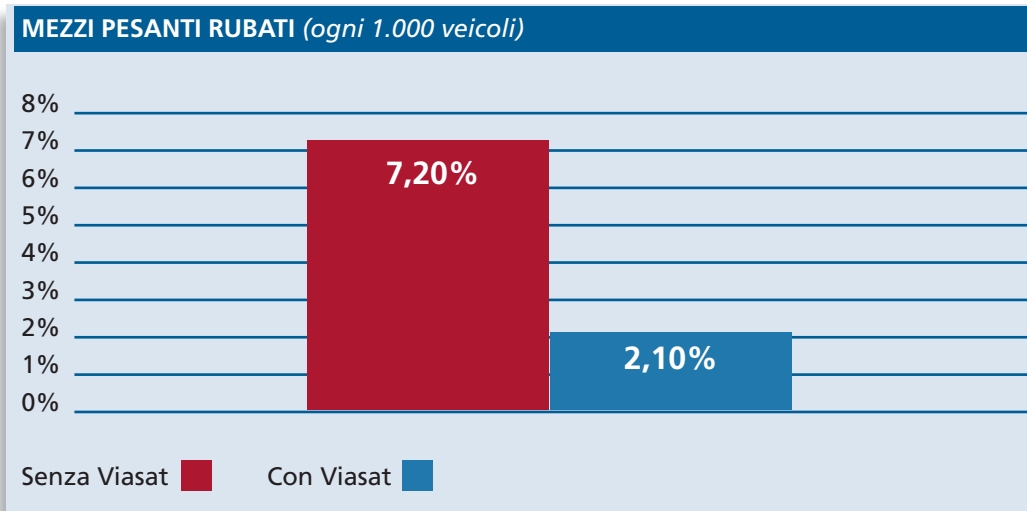
Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

AUTOMEZZI RUBATI RINVENUTI

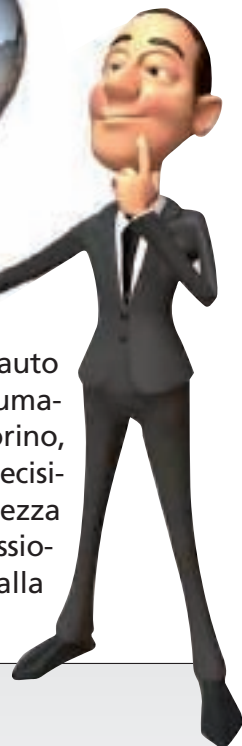
REGIONE	2010	2011
ABRUZZO	9	17
BASILICATA	4	16
CALABRIA	37	38
CAMPANIA	136	106
EMILIA ROMAGNA	136	93
FRIULI VENEZIA GIULIA	9	13
LAZIO	136	117
LIGURIA	22	15
LOMBARDIA	549	471
MARCHE	17	8
MOLISE	2	13
PIEMONTE	177	186
PUGLIA	230	194
SARDEGNA	10	14
SICILIA	119	129
TOSCANA	46	49
TRENTINO ALTO ADIGE	2	4
UMBRIA	11	3
VALLE D'AOSTA	0	0
VENETO	54	62
TOTALE NAZIONALE	**1.706**	**1.548**

Fonte: Direzione Centrale Polizia Criminale - Servizio Analisi Criminale

L'UTILIZZO DEL SATELLITARE VIASAT SUI MEZZI PESANTI

I grafici di questa pagina confrontano i dati medi nazionali con quelli relativi ai veicoli pesanti dotati di sistema satellitare Viasat e dimostrano l'efficacia di questi ultimi.

L'utilizzo dei sistemi satellitari Viasat riduce notevolmente la frequenza dei furti e rileva un rischio di oltre 6 volte inferiore alla media nazionale.

Oltre al recupero dell'86% dei veicoli rubati, grazie ai sistemi Viasat sono state recuperate merci per un valore superiore ai 5 milioni di €.

QUANTO NE SAPETE DI...

Auto efficiente, auto sicura? La risposta non può che essere affermativa. Le vetture hanno raggiunto oggi un alto livello di affidabilità, ma per mantenere alto questo livello sono necessari interventi periodici. Ci sono componenti dell'auto si usurano più degli altri, a partire dai pneumatici. Intervenire prima che questi si deteriorino, controllarli periodicamente, è un fattore decisivo per avere ricadute benefiche sulla sicurezza stradale. sul tema, Viasat Group ha commissionato a SicurAUTO.it un Test che metterà alla prova le vostre conoscenze.

A. Quando va controllata la pressione degli pneumatici?
1. Ogni mese
2. Solo prima di un lungo viaggio
3. Più di una volta al mese

B. Se è necessario sostituire due soli pneumatici, dove è meglio posizionare quelli nuovi?
1. Avanti
2. Dietro
3. Non ha importanza

C. Qual è la sigla che contraddistingue uno pneumatico invernale secondo il Codice delle Strada?
1. M+S
2. La montagna e il fiocco di neve
3. Entrambi i simboli

D. Che differenza c'è tra uno pneumatico invernale ed uno "termico"?
1. Sono la stessa cosa
2. Il primo va bene solo d'inverno mentre il secondo tutto l'anno
3. Il primo non si riscalda rotolando, mentre il secondo si

E. È possibile montare due soli pneumatici invernali?
1. Si ed è più conveniente
2. No, la legge lo vieta
3. Si, ma non è consigliabile per motivi di sicurezza

F. Quando è possibile riparare uno pneumatico danneggiato con una foratura?
1. Sempre, entro i primi 5 anni di utilizzo
2. Solo se il battistrada non è inferiore a 3 mm
3. Dipende dalla posizione e dall'entità del danno

G. La pressione corretta degli pneumatici deve essere sempre la stessa?
1. No, dipende dal cerchio su cui è montata la gomma, se in acciaio o in lega
2. No, varia in funzione del carico
3. Si, cambia solo tra l'asse anteriore e quello posteriore

H. Quando è necessario sostituire gli pneumatici?
1. Solo se il battistrada raggiunge il limite minimo consentito per legge (1,6 mm)
2. Quando appaiono induriti, a prescindere dallo spessore del battistrada residuo
3. Solo se, in frenata, le ruote perdono aderenza

I. In che modo la pressione degli pneumatici influisce sui consumi di carburante?
1. In nessun modo
2. Una pressione più bassa (*) di almeno 0,3 bar fa consumare di più
3. Una pressione uguale o più alta (*) di massimo 0,3 bar fa consumare meno

(*) rispetto al valore standard

L. Un pneumatico eccessivamente sgonfio è pericolo?
1. No, fa solo consumare più carburante
2. Si, ma solo ad alta velocità
3. Si, sempre

Il Test: a cura di

A. La risposta corretta è 1. La pressione delle gomme (ruotino di scorta compreso) va controllata una volta al mese, con gli pneumatici freddi, cioè dopo aver percorso massimo 1-2 km. Nel caso in cui si notasse un più rapido sgonfiamento di uno o più pneumatici, sarà necessario far controllare valvola e cerchio da un gommista specializzato. La spesa non supererà i 20 euro.

B. La risposta corretta è 2. Le perdite di aderenza delle ruote posteriori non sono controllate dal conducente o lo sono poco. Montare pneumatici nuovi dietro permette di equilibrare l'aderenza tra i due assi e aumenta così la vostra sicurezza: l'asse anteriore, nonostante una scarsa aderenza, è controllato dalla vostra azione su gas e volante, mentre l'asse posteriore sfrutta l'aderenza ottimale procurata dagli pneumatici per mantenere l'auto su strada. L'ideale sarebbe cambiare tutti e quattro gli pneumatici in contemporanea, in alternativa è corretto assicurare maggiore tenuta alle ruote posteriori. I veri specialisti dicono sempre: "meglio smusare che scodare".

C. La risposta corretta è 1. Il Codice della Strada riconosce le gomme marchiate M+S (Mudd+Snow, cioè fango+neve) come gomme invernali. La presenza di simboli aggiuntivi è facoltativa e riguarda specifici test condotti in condizioni invernali più rigide. Ricordiamo che gli pneumatici sollevano il conducente dall'adozione di dispositivi ausiliari di aderenza come catene o ragni (salvo diversa indicazione).

D. La risposta corretta è 1. Gli pneumatici M+S sono anche definiti "termici". Infatti, l'eccellente tenuta delle gomme invernali alle basse temperature, anche su asfalto asciutto, è garantita dalla mescola contenente silice e dal battistrada costituito da lamelle. Queste lamelle, durante il rotolamento, si muovono di continuo sviluppando calore. Questa caratteristica rende lo pneumatico più performante e quindi più sicuro durante i climi freddi. Tuttavia gli pneumatici invernali devono essere tolti appena la temperatura sale sopra i 10° di media, la loro aderenza si riduce molto ma mano che sale la temperatura esterna.

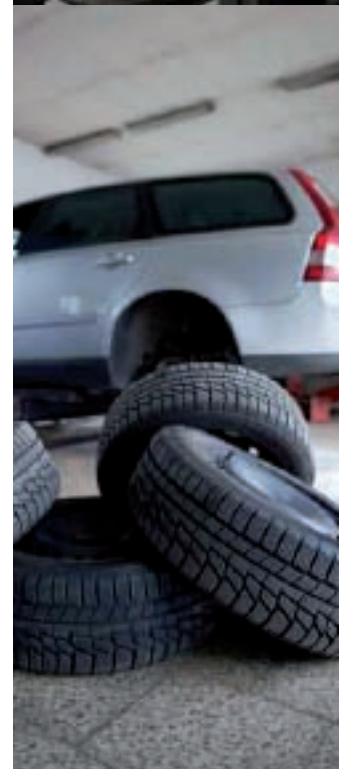
E. La risposta corretta è 3. Il codice della Strada ha ancora un buco legislativo e quindi permette di avere due soli pneumatici invernali montati, tuttavia con questa soluzione l'auto diventa pericolosa ed ingovernabile, specialmente su neve e ghiaccio. Da evitare assolutamente.

F. La risposta corretta è 3. Spiegazione: una foratura causata da un piccolo chiodo non comporta necessariamente la sostituzione dello pneumatico con uno nuovo. E' possibile riparare un piccolo foro purché sia sul battistrada e non sulla spalla e la struttura della gomma non risulti danneggiata da invecchiamento, tagli e forature estesi. Affidatevi sempre ad uno specialista.

G. La risposta corretta è 2. Spiegazione: la pressione di gonfiaggio degli pneumatici varia in base al carico e alla sollecitazione cui sono sottoposte le ruote. Pertanto è importante, soprattutto durante lunghi spostamenti, aumentare la pressione se si viaggia a pieno carico, seguendo sempre le indicazioni del manuale d'uso e manutenzione.

H. La risposta corretta è 2. Spiegazione: dopo alcuni anni la gomma degli pneumatici invecchia, si indurisce e non si consuma più. Causando, nei casi più gravi, perdite di aderenza improvvise. Un'ispezione annuale degli pneumatici dal gommista consentirà di individuare per tempo delle gomme da sostituire senza correre rischi inutili durante la guida.

I. La risposta corretta è 2. Spiegazione: una pressione di gonfiaggio inferiore, anche di poco, rispetto a quella ottimale fa aumentare di molto la resistenza al rotolamento degli pneumatici e quindi i consumi (sino al 10%). Alcune Case auto prevedono oggi nuovi valori di pressione definiti "Economy" che, con 0,3 bar circa in più, permettono di risparmiare carburante.

L. La risposta corretta è 3. Spiegazione: gli pneumatici anche parzialmente sgonfi potrebbero fuoriuscire dal cerchio se sottoposti ad un carico eccessivo, specialmente nelle curve. Inoltre rotolando si surriscalderebbero, portando, nei casi più gravi, alla rottura dello stesso. Infine, uno pneumatico sgonfio ha un'aderenza inferiore su ogni tipo di asfalto e comporta un allungamento considerevole degli spazi d'arresto.

Dritto al cuore

Intervista con Flavia Pennetta

Brindisina, classe '82. Già tra le Top Ten nella classifica di singolare, vincitrice di diversi tornei e per ben tre volte della Fed Cup (la Coppa Devis femminile), Flavia Pennetta ha anche raggiunto nel 2011 il prestigioso risultato di essere la tennista più forte al mondo in doppio. Una carriera quindi all'insegna del successo che però non le ha tolto semplicità e naturalezza. Una ragazza, tra i ragazzi, che sulla sicurezza stradale ha le idee molto chiare.

Ciao Flavia, partiamo da te. Come sei riuscita a trasformare la passione per il tennis in un mestiere?
Come dico anche nella mia autobiografia: "Dritto al Cuore", uscita da poco in libreria per la casa editrice Mondadori, il tennis mi ha stupita perché la passione che mi ha guidata sin da bambina, si è trasformata naturalmente in qualcosa di molto di più. Ad un certo punto mi sono resa conto di essere nel posto giusto, di fare quello che mi piaceva e soprattutto di avere doti e talento per poter riuscire.

Quanto lavoro e quanti sacrifici per entrare in classifica tra le prime nel mondo?
Ho fatto moltissimi sacrifici e specialmente all'inizio sentivo molto di più la fatica delle partite, degli allenamenti, dei continui spostamenti e del corpo che veniva continuamente stressato da tutto questo. Il tennis è come tutti gli altri sport, richiede molta concentrazione e molti sacrifici sia in termini fisici che mentali. Ma è la mia vita e mi capita, anche se gioco tutti i giorni della settimana, di non sentire la stanchezza, ma anzi sono carica e sempre motivata.

Talento, forza mentale e fisica, velocità nel pensare e nell'agire. Proprio la velocità è spesso la causa di incidenti sulle strade. Cosa pensi in proposito?
Nel mio sport ho imparato che, anche se "vai forte", la disciplina è una condizione mentale che ti permette con lucidità di gestire al meglio le tue forze e le tue energie.
Ovviamente in maniera molto diversa, questo atteggiamento dovrebbe essere assunto anche in strada. Mi spiego meglio. Spesso la velocità di guida non è adeguata alle condizioni della strada, a quelle atmosferiche, del traffico o di visibilità. Per cui gli incidenti accadono perché si so-

Ho potuto notare che per chi non rispetta il codice della strada ci sono sanzioni più dure, soprattutto in America. Questo porta sicuramente una maggiore attenzione quando si sta alla guida. Anche negli altri Paesi, penso a quelli del Nord Europa, è ben sviluppato un approccio all'educazione alla guida, ma purtroppo i giovani continuano ad avere ancora troppi incidenti causati spesso dal superamento del limite di velocità e dall'abuso di alcool e droghe. A mio parere bisogna fare comunque di più, con più formazione e sensibilizzazione nelle scuole, e l'inserimento di programmi obbligatori riservati all'educazione del codice della strada.

pravvalutano le nostre capacità o perché si crede non indispensabile rispettare le prescrizioni del codice della strada. È anche qui, a mio parere, tutta una questione di disciplina.

Qual è il tuo rapporto con l'automobile e con la strada?

Mi piace guidare l'automobile e, con i continui viaggi in giro per Tornei, è indispensabile avere un buon rapporto con il viaggio, rispettando sempre al meglio le prescrizioni del codice della strada.

Lo sport è allenamento, fatica, privazioni. Questo ti ha in parte sottratto a qualche rischio in più rispetto ai tuoi coetanei?

Dai sacrifici che ho dovuto fare fin da quando ero adolescente, ho ricevuto in cambio un'attenzione maggiore ai comportamenti sani come seguire un'alimentazione equilibrata, fare sempre molto sport, privilegiare e ricaricarmi per un nuovo giorno di allenamento. Credo che questo stile di vita mi abbia sicuramente aiutata a non incorrere in cattive abitudini. In ogni caso posso dire che fare sport non significa solo privazioni. Io ho saputo unire il divertimento alla disciplina. Forse è proprio questo il segreto per continuare e raggiungere obiettivi alti nello sport.

Con la tua professione giri il mondo. Riscontri all'estero comportamenti e atteggiamenti diversi? C'è forse più attenzione e rispetto delle regole?

Infine Flavia, da ragazza ai ragazzi, diresti loro che..?

Uscite e divertitevi ma sempre con responsabilità, rispettando quelle che sono le regole semplici del codice della strada e se volete bere un po' di più, dopo cedete il volante al vostro amico che è in grado di guidare. In questo modo certamente continuerete a divertirvi ed a trascorrere una bella serata.